

Foto: Janneke Bos

INFO 20M

Informatieblad grote pleziervaart

Nummer 85 Maart 2016

INFO 20M
Informatieblad grote pleziervaart

*Het "**Informatieblad grote pleziervaart**" is bedoeld voor eigenaren, schippers en andere betrokkenen van pleziervaartuigen langer dan 20 meter zoals:*
- voormalige binnenvaartschepen
- voormalige zeeschepen
- voormalige vissersschepen
- voormalige marineschepen
- voormalige sleep- en duwboten
- woonschepen
- als pleziervaartuig gebouwde schepen
*Het "**Informatieblad grote pleziervaart**" geeft aan deze doelgroep informatie over de nautische wetgeving en voorlichting omtrent (technische) installaties aan boord.*

ISSN: **1872-7824**

Initiatief: Henk Bos
Coverfoto: Janneke Bos
Vormgeving: Janneke Bos
Correctoren: Ge Bos Thoma, Simon J. de Waard en Janneke Bos
Aan dit nummer werkte mee: Janneke Bos (JB), Simon J. de Waard (SdW), Wim Valk

Productie en uitgever: Janneke Bos (Expertisebureau Bos) (c) 2006-2016
*Website: **http://www.xs4all.nl/~bosq***
*John F. Kennedylaan 207, 2285 AG Rijswijk ZH, Tel: 070-3943347, e-mail: **bds@xs4all.nl***

Verspreiding:
***Info 20M** wordt gratis via e-mail door de volgende organisaties verspreid:*
- de Landelijke Vereniging tot Behoud van het Historisch Bedrijfsvaartuig (LVBHB)
- de Stichting tot behoud van Authentieke Stoomvaartuigen en Motorsleepboten (BASM)
- de Koninklijke Nederlandse Motorboot Club (KNMC)
- de Vereniging de Motorsleepboot (VDMS) en de Vereniging de Sleper (VDS)
- de Vlaamse Vereniging voor Watersport (VVW)
- Zeekadetkorps Nederland (ZKK)
*Andere organisaties kunnen zich bij de uitgever melden. **Info 20M** is tevens te downloaden via de website.*

***Info 20M** is een voortzetting van de reeks voorlichtingsbladen genaamd **M3-blad** die in het tijdvak 1987 tot 1995 geschreven zijn voor Scouting groepen met een wachtschip (een voormalig binnenschip in gebruik als clubhuis). M3-blad nummer 1 t/m 20 zijn via de index op de website te downloaden (**http://www.xs4all.nl/~bds/m3-index.htm**). M3 blad nummer 21 is niet openbaar ivm auteursrechten.*

Voorwoord Info20m85

Sinds 1 januari 2016 is de Inland AIS voor grote pleziervaartuigen ook verplicht op de BPR wateren van CEMT klasse 1 en hoger. De grote doorgaande wateren dus. Opvallend is dat een groot deel van deze groep nog geen Inland AIS heeft, zie het spitwerk van Simon de Waard!

De omruilactie voor de klein vaarbewijzen heeft er voor gezorgd dat bijna 80% van de houders die inmiddels heeft omgewisseld voor een creditcard formaat. Heeft u dat nog niet gedaan, dan is dit ook nog in 2016 mogelijk. Sinds de invoering van het Groot Pleziervaartbewijs zijn er al zo'n 2500 stuks in omloop, waarvan zo'n 1200 stuks in de overgangsregeling zijn verstrekt en zo'n 1300 stuks op basis van vrijstellingen. Houders van het Groot Vaarbewijs die deze niet geldig willen houden kunnen bijvoorbeeld het Groot Pleziervaartbewijs aanvragen.

Zoals ieder jaar worden tijdens de feestdagen in Huize Bos diverse tradities hoog gehouden, zie bijv. de tradities rond de kerstdagen in Info20m nummer 57. Tijdens de Paasdagen doen we dat ook, we maken verse broodjes, gekookt eitje, vers sap en verse voorjaarsgroenten.
Ik wens u fijne Paasdagen!

Janneke Bos, hoofdredacteur



Gratis omruil papieren Klein Vaarbewijs ook in 2016 nog mogelijk

Vanaf 1 januari 2016 is het papieren Klein Vaarbewijs niet langer geldig als document om de vaarbevoegdheid mee aan te tonen. Mocht u nog in het bezit zijn van een papieren vaarbewijs, dan riskeert u een boete als u nog met dit exemplaar blijft varen.
Omdat het document nog van papier is en geen foto bevat is het verouderd en gevoelig voor fraude. In overleg met het ministerie van Infrastructuur en Milieu en de politie is daarom meer dan een jaar geleden besloten alle nog in omloop zijnde papieren Klein Vaarbewijzen gratis te laten omruilen voor het huidige model op credit card formaat met foto en vanaf 1 januari dit jaar de geldigheid van het papieren Klein Vaarbewijs te laten vervallen.

In het afgelopen jaar zijn meer dan 100.000 bij VAMEX bekende houders van een papieren vaarbewijs (afgegeven tussen 1982 en 2001) hierover aangeschreven. Daarnaast is ook via verschillende media en websites aandacht besteed aan deze gratis omruilactie. Inmiddels heeft bijna 80% het vaarbewijs omgeruild voor een nieuw exemplaar.
Het nieuwe vaarbewijs is handzamer, minder fraudegevoelig en ook geschikt voor het varen in het buitenland (ICC). Bovendien staat er geen vervaldatum meer op vermeld, aangezien het Klein Vaarbewijs vanaf 1 juli 2014 onbeperkt geldig is geworden.

Omdat ook nu nog veel aanvragen voor het omruilen van het oude vaarbewijs binnenkomen heeft VAMEX besloten ook in 2016 nog de mogelijkheid te blijven bieden het oude papieren vaarbewijs gratis om te ruilen voor een nieuwe exemplaar.
Mocht u de eerdere brieven en publicaties hierover allemaal gemist hebben, dan is er dus nog geen man overboord. Vraag uw gratis omruil dan aan via de website van VAMEX, www.vamex.nl.

Bron: Vamex

Inhoudsopgave

Nieuwe afbakening Klein Vaarbewijs

Per 1 maart 2016 zijn er nog enkele noodzakelijke kleine puntjes op de i gezet in de afbakening van het Klein Vaarbewijs. Op https://www.vamex.nl/downloads is het document zonder markering te downloaden.

Bron: Vamex

TKN examen nieuws

Vernieuwd examenreglement
Het examenreglement is vernieuwd en vanaf 1 januari 2016 van kracht. Het reglement dus al van toepassing op het examen in april 2016. Deze is ook te vinden op de website via www.tknexamen.nl. In bijgaand reglement staat ook een toelichting op de wijzigingen in het reglement.

Verkort examen alleen in het voorjaar
Eerder is al bekend gemaakt dat in 2016 het verkort examen weer geïntroduceerd wordt. Ter voorkoming van misverstanden: voorlopig bestaat die mogelijkheid nog maar 1 maal per jaar en wel tegelijk met het reguliere voorjaarsexamen.

Het verkorte examen is voor de bezitters van een Klein Vaarbewijs 2 (KVB2) en Groot Vaarbewijs 2 (GVB2). De kennis en vaardigheden, vereist voor dit verkorte TKN-examen, zijn gelijk aan de kennis en vaardigheden vereist voor het reguliere TKN examen.

Uitbreiding leskaarten
In overleg met de Hydrografische Dienst wordt geprobeerd het assortiment leskaarten verder uit te breiden tot de hele Nederlandse kustwateren worden afgedekt.
Waarschijnlijk al op korte termijn komt er een leskaart beschikbaar met aan de ene zijde kaart 1633 en aan de andere zijde bijpassende kaarten uit de 1800-serie.
Als dat op tijd lukt, dan kunnen deze kaarten al gebruikt worden bij het examen 2016-1.

Bron: Nieuwsbrief TKN examencommissie

Dagcursus Varen als Vroeger

Zondag 15 mei, Lauwersmeer. En als we dan toch op het Lauwersmeer zijn: op zondag 15 mei is er een eendaagse cursus 'Varen als Vroeger', onder leiding van Ton Krom, aan boord van de Groninger boltjalk De Goede Verwachting. Maximum aantal deelnemers: 10.
Na opgave ontvangen de deelnemers het boek 'Puntje zeil' van Erick Takes en Ton Krom, over schipperen en het schippers-ambacht. Die theorie moet u natuurlijk wel van te voren bestuderen. De praktijk betekent een dag aan de slag met afvaren, brugpassage, aanmeren, ankeren en ankerop gaan, het Takes touwtje, bomen, jagen enzovoort.
Alles uiteraard zónder motor.
De prijs van de cursus is nog niet bekend maar is in ieder geval inclusief de gezamenlijk uit te voeren catering én 'Puntje zeil'. Opgeven en informatie: noorderschippers@lvbhb.nl
NB. De cursus is vrijwel volgeboekt. Mocht er veel belangstelling zijn dan wordt gekeken naar andere mogelijkheden.



Bron: Bulletalie LVBHB

Varen met zijschroef beschreven



Het zal, vrees ik, niet zo lang meer duren voordat een stuk schippersambacht verleden tijd gaat zijn: het varen met zijschroef en opduwer. Binnen- en buiten het LVBHB ledenbestand zijn er in 2015 nog 14 schepen met een zijschroef en 8 met een opduwer.

Van dit schippersambacht is vrij weinig beschreven. Wat we weten is uit de overlevering van inmiddels de kinderen van de schippers, die er mee gevaren hebben en van een enkeling die er in de laatste decennia nog 'hobbymatig' mee aan de reis is.

Vrijwel alle schepen die nog een zijschroef hebben zijn ook van een andere wijze van voortstuwing voorzien: een motor in het schip of een buitenboordmotor. Want het varen met alléén een zijschroef is in deze tijd hooguit nog veilig mogelijk met een klein schip en regionaal.

De kennis
In de afgelopen 40 jaar is door Pieter Klein veel kennis en ervaring van de Binnenvaart verzameld en te boek gesteld. Wat als hobby ontstond heeft inmiddels de vorm gekregen van een Binnenvaart Encyclopedie; een naslagwerk onder de naam 'Binnenvaarttaal'. Het is inmiddels het hobbyniveau ontstegen; het is dagwerk geworden. Encyclopedie betekent dat de terminologie eenduidig is en wetenschappelijk getoetst. Om te voorkomen dat het inmiddels omvangrijk archief verloren zou gaan is alles gedigitaliseerd. 'Binnenvaarttaal' is al enige jaren geleden ondergebracht bij de Vereniging de Binnenvaart.
De Binnenvaarttaal site is openbaar toegankelijk.

De weerslag
Samen met een aantal informanten is enkele jaren gewerkt aan het structureel beschrijven van de zijschroefinstallatie en het varen daarmee. Dit is nu voor publicatie geschikt en terug te vinden op de site van de Binnenvaart, http://www.debinnenvaart.nl/binnenvaarttaal/aanvullende_teksten/voortstuwing/teksten.php?tekst=menu-zijschroef.
Beschreven wordt de installatie, het varen er mee en een beschrijving van het werktuig en de drijfriem.
Neem de tijd, het is een avondvullend stukje literatuur!

Bron: LVBHB en Vereniging de Binnenvaart

Publicatie 10 tips varen op het Wad

Het Wad doet een extra beroep op al je vaardigheden. Weer, wind en getij zijn allesbepalend. Waar moet je aan denken, wat is nieuw, wat is anders?

Verschenen in: Spiegel der Zeilvaart, 2008, nr 5.



De 10 tips zijn gratis te downloaden via http://www.scheepswijs.nl/publicaties/varen-waddenzee-sdz.html.

Auteur
Marianne van der Linden van ScheepsWijs schrijft voor onder andere maandblad 'Spiegel der Zeilvaart' over het varen en navigeren op de Waddenzee. Altijd over vragen die zij dagelijks in de praktijk van de cursussen van ScheepsWijs tegenkomt.

Bron: Scheepswijs

Tips van de Kustwacht aan watersporters

Als een zeevarende (beroeps of recreant) op wat voor manier dan ook in problemen komt, zorgt het Kustwachtcentrum in Den Helder er voor dat zo snel mogelijk hulp wordt verleend. Hiervoor worden varende en vliegende middelen ingezet. Hulpverlening is kosteloos, maar kost uiteraard geld. Iedereen is zelf verantwoordelijk voor zijn veiligheid en moet uiteraard trachten om niet of zo weinig mogelijk in problemen te komen. Maar soms gebeurt het toch. Meestal geheel buiten uw schuld, maar soms doen zich problemen voor, vooral bij de recreatievaart, die voorkomen hadden kunnen worden door een betere reisvoorbereiding of door enkele simpele handelingen te verrichten. En daarbij kan de Kustwacht u ook behulpzaam zijn door nuttige tips te geven.

Jaarlijks verleent de Kustwacht bij ca. 1700 incidenten en SAR acties hulp. 75% daarvan betreft de recreatievaart.

* Pleeg voor aanvang van het vaarseizoen onderhoud aan de motor. Ruim 40% van de hulpverleningen aan de recreatievaart betreft motorproblemen. Vervuilde brandstof, verstopte brandstofleidingen en/of -filters, etc.
* Zorg voor een goede reisvoorbereiding.
  - Controleer of u voldoende brandstof aan boord heeft. Helaas neemt het aantal meldingen dat men zonder brandstof zit, ieder jaar toe;
  - Zorg voor goede (bijgewerkte) zeekaarten;
  - Zorg voor voldoende goedgekeurde reddingsvesten in de juiste maten;
  - Zorg dat er voldoende flares (parachutefakkels) aan boord zijn en controleer deze op houdbaarheidsdatum;
  - Maak van thuisblijvers geen spoorzoekers en laat een goede beschrijving van uw jacht achter, alsmede een overzicht van de reisplannen
  - Zorg dat meerdere leden van uw bemanning het schip kennen. Als de schipper om wat voor reden uitvalt, moet een ander het schip ook kunnen varen;
  - Maak voor vertrek afspraken met uw bemanning wie wat doet in geval van een noodsituatie;
* Zonder marifoon redt u het niet;

De trotse Marianne van der Linde presenteert de tweede druk van het door haar geschreven Handboek Varen op de Waddenzee op de Hiswas 2016.

* Houdt goede wacht op zee en beluister de juiste radiokanalen. Zorg er voor dat minimaal 1 bevoegd persoon aan boord is die de radio mag/kan bedienen;
* 'Beluister regelmatig de weerberichten en de navigatieberichten;
* Meldt u een vermist persoon of vaartuig aan het Kustwachtcentrum, meldt dan ook als deze weer opduikt. Vaak zijn wij nog aan het zoeken, terwijl de betrokkene al lang en breed aan de koffie zit;
* Schrijf met een watervaste viltstift een 06 nummer op uw surfboard en/of surfzeil. Regelmatig worden surf-uitrustingen gevonden en in onze optiek hoort daar ook een persoon bij. Wij starten dus een zoekactie op. Als dan een telefoonnummer voorhanden is, kan dat een hoop zoekwerk schelen. KNRM heeft speciale BE TRACEABLE stickers vervaardigd om op boot of board en/of materieel te plakken. Deze kunt u gratis opvragen via de website van de KNRM.
* Misbruik alarmeringsmiddelen niet. Schiet geen flares af ter verhoging van de feestvreugde en zorg dat onbevoegden niet aan de radio of DSC zitten, waardoor onbedoelde noodmeldingen worden verstuurd. Gebeurt het toch, meldt dat dan direct aan het dichtstbijzijnde RCC. Dat voorkomt onnodige inzet van reddingsmiddelen.

Bron: Nederlandse Kustwacht

EU standaardiseert het binnenvaartonderwijs

Opleidingen in de binnenvaart worden in heel Europa gestandaardiseerd. In februari 2016 heeft de Europese Commissie dat gepubliceerd in een richtlijn. Tot nu toe was er alleen een Europese richtlijn voor het vak van schipper. Door de nieuwe richtlijn worden nu ook de opleidingen voor matroos en stuurman hetzelfde. Voordat deze richtlijn kan worden ingevoerd moet het voorstel nog naar een reeks werkgroepen en moet er over worden gestemd in het Europees Parlement. Nadat het is aangenomen moet het nog worden geïmplementeerd in de diverse landen en bij de diverse binnenvaartopleidingen.

Zie voor de richtlijn http://ec.europa.eu/transport/modes/inland/news/2016-02-16-recognition-professional-qualifications_en.htm.

Bron: Europese Commissie

Europees Parlement akkoord met uniforme eisen binnenvaart

De technische eisen voor binnenvaartschepen worden binnenkort voor heel Europa gelijk. Daarmee komt voor binnenvaartschippers in de EU een einde aan de rechtsongelijkheid als gevolg van afwijkende technische standaarden op de Rijn.
De Raad heeft onder Nederlands EU Voorzitterschap op 17 maart 2016 een informeel akkoord met het Europees Parlement bereikt over de herziening van de richtlijn inzake technische voorschriften voor binnenvaartschepen.
De herziene richtlijn maakt het mogelijk dat voortaan direct wordt verwezen naar technische standaarden ontwikkeld door het zogenaamde CESNI Comité, dat op 3 juni 2015 onder de auspiciën van de Centrale Rijnvaart Commissie (CCR) is opgericht. Binnenvaartschepen die een communautair binnenvaartcertificaat willen verkrijgen en op de binnenwateren van de Unie willen varen, moeten aan deze technische eisen voldoen.

De technische standaarden van CESNI zullen niet enkel worden overgenomen door de EU, maar ook van toepassing worden verklaard op de Rijn, en zo leiden tot harmonisatie van technische voorschriften voor binnenvaartschepen in Europa. Op dit moment is het nog zo dat de EU en de CCR ieder eigen technische reglementen hebben die inhoudelijk nagenoeg identiek zijn maar op onderdelen van elkaar afwijken, hetgeen leidt tot rechtsonzekerheid voor de binnenvaartsector. CESNI heeft een eerste versie van de technische standaard op 26 november 2015 vastgesteld.
De standaard bevat bepalingen omtrent het bouwen van schepen en apparatuur, maar stelt ook regels aan vaartuigen die gebruik maken van vloeibaar aardgas (LNG).
Deze regels voor het gebruik van LNG bestonden eerder nog niet en zullen het gebruik van deze alternatieve brandstof bij de binnenvaart naar verwachting faciliteren.

De herziene technische richtlijn is onderdeel van een breder pakket (NAIADES II) dat verschillende maatregelen bevat om het gebruik van de binnenvaart in Europa te promoten. Het Nederlandse EU Voorzitterschap zal het bereikte akkoord 23 maart 2016 ter instemming aan de Raad (COREPER) voorleggen.

Bron: Rijksoverheid

ICP over naar Watersportverbond

Voor het varen over de grens moet u bijna altijd een ICP hebben. Of te wel een International Certificate Pleasurecraft. Zeg maar een paspoort van uw schip. Jarenlang werd het ICP onder andere uitgegeven door de ANWB. Vanaf nu is het niet meer mogelijk een ICP aan te vragen bij de ANWB, maar neemt het Watersportverbond deze dienstverlening over.

Het Internationaal Certificaat Pleziervaartuigen (ICP) is een officieus eigendomsbewijs dat in de praktijk uitstekend voldoet. In vrijwel heel Europa wordt het ICP geaccepteerd als identiteitsbewijs van de boot. Dit geldt ook voor kano's, roeiboten en jetski's.

Tot en met 2015 waren de ANWB en het Watersport-verbond nog verantwoordelijk voor de uitgifte van ICP's. Sinds 1 januari 2016 heeft het Watersportverbond de samenwerking met de ANWB uitgebreid, en deze uitgifte van de ANWB overgenomen.
Nu kunnen watersporters voor al hun bootpapieren terecht bij één loket. Douanebeambten in het buitenland willen weten van wie het schip is waarmee je vaart. Omdat in Nederland voor de meeste categorieën pleziervaartuigen geen registratieplicht bestaat, ontbreekt deze eigendomsverklaring vaak. Het is daarom bij een bezoek aan het buitenland raadzaam een ICP mee te nemen.

In de meeste landen is het ICP zelfs verplicht.

Het ICP bevat de gegevens van de eigenaar en een beschrijving van het vaartuig. Het ICP is op alle Europese binnen- en kustwateren geldig voor een termijn van 2 jaar.

Via mijnwatersportverbond.nl kun je heel eenvoudig een ICP bestellen. Hiervoor maak je eerst een account aan. Ben je een ANWB lid? Vul dan je lidnummer in en ontvang korting op je ICP.

Als je een Internationaal Certificaat Pleziervaartuigen (ICP) document wilt aanvragen kun je kiezen uit:
- Nieuwe aanvraag ICP
- Verkorte aanvraag (vernieuwen) ICP Watersportverbond
- Verkorte aanvraag (vernieuwen) ICP ANWB
- Uitschrijving ICP

Nieuwe aanvraag ICP
Voor een nieuwe aanvraag van een ICP dien je te beschikken over:
* Vaartuiggegevens
* Kopie geldig paspoort of identiteitsbewijs
* Kopie eigendomsbewijs. Hierop dienen duidelijk de bootgegevens en eigenaarsgegevens te staan. Dat kan zijn:
- Kopie koopovereenkomst
- Registratiebewijs RDW
- Inschrijving Kadaster
- Verzekeringspolis met bankafschrift betaling verzekering
Een Nederlander kan voor een niet Nederlander (EU persoon/bedrijf) een ICP aanvragen. Bij de aanvraag hoort dan een vertegenwoordigingsverklaring en kopie geldig paspoort of identiteitsbewijs vertegenwoordiger. Indien het ICP op naam van een bedrijf moet komen, dien je ook een uittreksel Kamer van Koophandel (niet ouder dan 2 maanden) en een kopie geldig paspoort of identiteitsbewijs van vertegenwoordigingsbevoegde van het bedrijf.

Verkorte aanvraag (vernieuwen) ICP Watersportverbond
Bij een vernieuwing (verkorte aanvraag) ICP Watersportverbond:
Indien je een ICP aanvraagt op basis van een verzekeringspolis, dien je bij iedere vernieuwing de bankafschrijving van het lopende jaar te uploaden.
Een Nederlander kan voor een niet Nederlander (EU persoon/bedrijf) een ICP aanvragen. Bij de aanvraag hoort dan een vertegenwoordigingsverklaring en kopie geldig paspoort of identiteitsbewijs van de vertegenwoordiger. Indien het ICP op naam van een bedrijf moet komen, dien je ook een uittreksel Kamer van Koophandel (niet ouder dan 2 maanden) up te loaden.

Verkorte aanvraag (vernieuwen) ICP ANWB
Bij een vernieuwing (verkorte aanvraag) ICP ANWB
In verband met de privacy wetgeving hebben wij geen persoons- en/of bootgegevens gekregen van de ANWB. Dit betekent dat je de bijlagen behorende bij een nieuwe aanvraag moet uploaden:
* Vaartuiggegevens
* Kopie geldig paspoort of identiteitsbewijs
* Kopie eigendomsbewijs. Hierop dienen duidelijk de bootgegevens en eigenaarsgegevens te staan. Dat kan zijn:
- Kopie koopovereenkomst
- Registratiebewijs RDW
- Inschrijving kadaster
- Verzekeringspolis met bankafschrift betaling verzekering.
Een Nederlander kan voor een niet Nederlander (EU persoon/bedrijf) een ICP aanvragen. Bij de aanvraag hoort dan een vertegenwoordigingsverklaring en kopie geldig paspoort of identiteitsbewijs vertegenwoordiger. Indien het ICP op naam van een bedrijf moet komen, dien je ook een uittreksel Kamer van Koophandel (niet ouder dan 2 maanden) en een kopie geldig paspoort of identiteitsbewijs van vertegenwoordigingsbevoegde van het bedrijf.

Uitschrijving ICP
Origineel ICP document mag niet langer verlopen zijn dan 30 dagen. Het originele document opsturen naar het Watersportverbond. Zolang wij het originele ICP niet ontvangen hebben kunnen wij geen bewijs van uitschrijving (Certificate of Withdrawal) maken.
Handig om te weten bij het uploaden van documenten
Zorg, dat de bijlag(en) duidelijk leesbaar zijn.
Je kunt alleen PDF's of fotobestanden toevoegen. probeer een bijlage welke uit meerdere pagina's bestaat, in een pdf up te loaden (dus niet pagina voor pagina).
Indien je twee namen op het ICP vermeld wilt hebben, dien je ook een geldig kopie paspoort of identiteitsbewijs up te loaden van deze persoon.

Afwikkeling
De verwerking van een complete aanvraag gebeurt binnen 10 werkdagen. Wij maken je erop attent dat de aanvraag elektronisch verloopt en dat de gegevens die je invult ook zo op het document komen te staan. Het is dus van belang dat je alle gegevens volledig, nauwkeurig en naar waarheid invult.

Bron: Vaarwijzer en Watersportverbond

Certificaat van onderzoek presentatie Rob Klaassen

Rob Klaassen hield zaterdag 6 februari 2016 een presentatie over het Certificaat van Onderzoek (CvO). Rob Klaassen is zelfstandig keurder voor het CvO gespecialiseerd in pleziervaartuigen. Aan bod kwamen onder andere de overgangsregeling, 'klaarblijkelijk gevaar' en de situatie na 30 december 2018. Zijn Powerpoint presentatie is als PDF te downloaden via http://www.lvbhb.nl/wp-content/uploads/2016/02/Presentatie-CvO-6-februari-2016.pdf.

Bron: LVBHB



De laatste wijzigingen in het Binnenvaart Politiereglement

Met ingang van 1 januari 2016 werden een aantal wijzigingen in het Binnenvaart Politiereglement (BPR) van kracht. Inmiddels is het maart en nog zijn niet alle wijzigingen aan bod geweest. Deze week sluiten we de reeks af met twee kleinere wijzigingen die minder relevant zijn voor de recreatievaart.

<u>Ligplaats kan worden aangewezen voor een type schip</u>
Bij zogenaamde bijzondere ligplaatsen voor schepen kon alleen onderscheid worden gemaakt tussen 'schepen' en 'duwvaart'. Nu is het ook mogelijk om door middel van een onderbord aan te geven dat een bijzondere ligplaats alleen bestemd is voor bepaalde type schepen. Hierbij kan worden gedacht aan ligplaatsen alleen voor containerschepen of alleen voor tankers. Hiervoor is artikel 7.05 lid 4 van het BPR aangepast.
Bijzondere ligplaatsen zijn ligplaatsen aan een vaarweg waar ligplaats nemen verboden is. Deze ligplaatsen worden aangeduid met speciale borden. Met de nieuwe regel is het dus mogelijk om deze bijzondere ligplaatsen specifiek voor een bepaalde groep schepen aan te wijzen. Dus zeg maar speciale "doelgroepparkeerplaatsen" waar verder een parkeerverbod geldt.
Hoewel het hier gaat om ligplaatsen bestemd voor de beroepsvaart wordt u voor het examen Klein Vaarbewijs 1 wel geacht de betekenis van deze borden (BPR Bijlage 7, borden E5.4 tot en met E5.15) te kennen en moet u ook weten hoe onderborden gebruikt worden.

<u>Maximaal toegestane afmetingen zijn niet langer opgenomen</u>
In bijlage 13 stonden de maximale afmetingen die gelden voor schepen die mogen varen op bepaalde vaarwegen. Sinds 1 januari 2016 is bijlage 13 komen te vervallen en opgevolgd door de Regeling communicatie en afmetingen rijksbinnenwateren. Deze regeling is gelijktijdig in werking getreden.
De gedachte hierachter is dat deze losse ministeriële regeling flexibeler werken mogelijk maakt omdat zij los van het BPR sneller en gemakkelijker aan te passen is.
Hoofdstuk 9 van het BPR bevat bijzondere bepalingen voor de scheepvaart op de in beheer bij het Rijk zijnde vaarwegen en op andere met name genoemde vaarwegen. Welke die laatste vaarwegen zijn staat in bijlage 10 van het BPR. Artikel 9.02 geeft de overheid de mogelijkheid om in een ministeriële regeling maximaal toegestane afmetingen voor een bepaald vaarwater of kunstwerken als bruggen en sluizen in te stellen. In dit artikel staat niet hoe deze ministeriële regeling genoemd wordt, maar dat is dus de Regeling communicatie en afmetingen rijksbinnenwateren geworden. In deze regeling niet alleen de toegestane maximale afmetingen op bepaalde vaarwegen, maar ook bepalingen ten aanzien van de communicatie, uitluisteren en het melden op de binnenwateren. Deze regeling is uitsluitend van toepassing op bepaalde bedrijfsmatige gebruikte vaartuigen, zoals schepen die gevaarlijke stoffen vervoeren, zeeschepen die op het binnenwater varen of bijvoorbeeld grotere binnenvaartschepen. Dergelijke schepen zijn verplicht tot uitluisteren van de marifoon op de aangewezen kanalen en verplicht tot het melden van bepaalde gegevens bij de verkeersbegeleiding van het vaarwater waar men vaart.

Artikel 9.02 van het BPR behoort niet tot de voorgeschreven leerstof voor het examen Klein Vaarbewijs 1.

Bron: Vaarwijzer

Gebruik van spudpalen



Het is opvallend dat steeds meer "nieuwsbronnen" elkaar kopiëren. Helaas vaak inclusief de fouten.
Persberichten worden soms één op één overgenomen en websites met nieuws nemen weer berichten van andere websites over.
Op zich is daar niets mis mee, maar het watersportnieuws begint zo steeds meer op elkaar te lijken en helaas worden fouten zo herhaald. Soms zo vaak dat zij daarna als waarheid door het leven gaan.

Neem bijvoorbeeld het nieuwsbericht van Rijkswaterstaat over de vanaf 1 januari geldende vaarregels in het Binnenvaart Politiereglement (BPR). Hierin leest u onder andere: "Spudpalen mogen alleen nog gebruikt worden waar dit specifiek is aangegeven." Op diverse websites kwam ik dit bericht letterlijk tegen en soms bewerkt, maar nog steeds met dezelfde strekking dat spudpalen vanaf 1 januari 2016 alleen nog maar gebruikt mogen worden als dit specifiek wordt aangegeven. Dat is echter niet juist.

Een spudpaal is een paal die dwars door de bodem van een schip neergelaten kan worden en zo in de bodem van de vaarweg prikt. Hiermee ligt het schip verankert aan de bodem. En daarom is besloten "afmeren" met spudpaal of -palen in de vaarregels gelijk te stellen aan ankeren.
Dat betekent onder andere dat een schip verankert met een spudpaal overdag een ronde bal moet tonen, maar bijvoorbeeld ook dat het gebruik van spudpalen niet is toegestaan op plaatsen waar u ook niet mag ankeren.
De wetgever vond echter dat er plaatsen zijn waar het ankeren met spudpalen best kan, ondanks dat ter plaatse een ankerverbod geldt. Hiervoor is een nieuwe regel in het BPR opgenomen en een nieuw bord ontworpen. Op plaatsen waar een ankerverbod geldt, maar de vaarwegbeheerder het gebruik van spudpalen expliciet wel wil toestaan, kan zij nu het nieuwe bord plaatsen. Verder is het gebruik van spudpalen overal toegestaan waar u ook mag ankeren.

Samengevat:
Het gebruik van spudpalen is in het BPR gelijk gesteld aan ankeren. Stilliggend met gebruik van spudpalen toont u overdag het dagmerk en in de nacht de verlichting voor een ten ankerliggend schip. Overal waar u mag ankeren, mag u ook gebruik maken van spudpalen. Als er een ankerverbod geldt, maar u wel gebruik mag maken van spudpalen wordt dat met het nieuwe bord (E.6.1) aangegeven. Het RPR kent geen gebruik van spudpalen. In België is het gebruik van spudpalen ook gelijkgesteld aan ankeren, maar daar kennen zij het nieuwe bord niet.

Bron: Vaarwijzer

Nieuwe regels in het Binnenvaart Politiereglement

Met ingang van 1 januari 2016 is er een groot aantal wijzigingen van kracht in het Binnenvaart Politiereglement (BPR). De wijzigingen hebben betrekking op zowel de beroeps- als de recreatievaart. De belangrijkste wijzigingen zijn:
- Beperking vrije uitzicht door lading is met hulp van camera en radar toegestaan.
- Gebruik reddingsvesten is verplicht voor bedrijfsmatige schepen.
- Inland AIS is nu ook verplicht op alle BPR wateren met een CEMT klasse van I of hoger.
- Het gebruik van spudpalen wordt verder geregeld.
- Maximaal toegestane afmetingen zijn niet langer opgenomen.
- Varen met Kitetender gelijkgesteld aan kitesurfen.
- Elektronische versie Handboek voor de marifonie toegestaan.
- Amfibievoertuig is nu voor vaarregels een klein schip.
- Doorvaren bij gele lichten tijdens openen/sluiten bruggen toegestaan.
- Standaard "mistsein" voor alle veerponten.
- Hoofdvaarweg Lemmer-Delfzijl opgenomen.
- Ligplaats kan worden aangewezen voor een type schip.
- Verandering in verplichting bepaalde 'wal' te varen.

Hiermee wordt het BPR deels gelijk getrokken met regels die al eerder van kracht werden in het Rijnvaart Politiereglement (RPR).

Bron: Vaarwijzer

Algemeen overleg zee en binnenvaart Tweede Kamer

Hieronder enkele passages over woonboten, de afvalproblematiek, technische eisen en het betalen voor de marifoonregistratie uit het Algemeen Overleg Zee en Binnenvaart van 5 november 2015 zoals vastgesteld op 22 december 2015.

Aanwezig zijn acht leden der Kamer, te weten: Bisschop, De Boer, Graus, Harbers, Hachchi, Van Helvert, Jacobi en Smaling, en Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus van Infrastructuur en Milieu, die vergezeld is van enkele ambtenaren van haar ministerie.

Mevrouw Jacobi (PvdA): *Ik heb ook een vraag over de definitiekwesties rond woonboten in de Omgevingswet. Zijn het bouwwerken of niet? Er zit nog steeds veel ruis op de lijn. Wat betreft de EU-richtlijn voor historisch erfgoed zou ik heel graag willen dat het laatste hoofdstuk door de Minister van de plank wordt gehaald, want dat zou onze historische schepen volgens mij verder helpen.*
Hoe staat het op dit moment met de afvalproblematiek en de hoge boetes?

Mevrouw De Boer (VVD): *Ik begin met de regelgeving voor woonschepen, waarover mevrouw Jacobi ook al even sprak. Op dit moment vallen woonschepen niet onder de Woningwet. De nadruk ligt op varende woonschepen, maar er zijn ook stilliggende woonschepen en die moeten natuurlijk niet onder de Woningwet komen te vallen. Is de Minister bereid om daarover met haar collega-minister voor Wonen in overleg te treden?*
De inzet van de Minister bij de zeilvaart richting Europa, de bruine vloot, moet erop gericht zijn om het historisch erfgoed niet onder de nieuwbouweisen voor passagiersschepen te laten vallen, maar dat dreigt nu wel te gebeuren. Dat zou het einde van de bruine vloot zijn. Ik zou daarom graag willen dat de Minister op dit punt een inzet richting Europa pleegt.
Ik wil terugkomen op de uitvoering van een tweetal moties. Hoe staat het met de huisvuilpas? Ik vraag in de motie (31 409, nr. 86) of de kosten daarvan sterk omlaag zouden kunnen worden gebracht, omdat er nu helemaal geen gebruik van wordt gemaakt.

De heer Smaling (SP): *Dit artikel gaat over de eisen die de CCR (Centrale Commissie voor de Rijnvaart) stelt en de eisen die binnenkort uit de nieuwe Europese richtlijn van de CESNI (Comité Européen pour l'élaboration des Standards dans le domaine de la Navigation Intérieure) voort zullen vloeien. Tijdens het begrotingsdebat heeft de Minister, ook naar aanleiding van de moties die daarover waren ingediend, waaronder een motie van de mij dierbare mevrouw De Boer en mijzelf (34 000-XII, nr. 20), gezegd: ik ben er redelijk in geslaagd om wat recht te zetten in het eisenpakket. Uit de binnenvaartsector krijg ik echter terug dat er maar een paar eisen zijn geschrapt of versoepeld op een totaal van 140 stuks. Hoe beoordeelt de Minister dat eisenpakket? Vindt zij dat ze aanzienlijke vorderingen heeft gemaakt en, zo nee, hoe gaat zij daar dan nog harder mee aan de gang? Als je dat niet doet, krijg je een omgekeerde modal shift. Dat is ook een beetje de vrees van de SP-fractie, want wij zijn bang dat veel binnenvaartschepen daardoor alsnog op de schroothoop belanden. Dat willen wij zeker niet zien gebeuren.*
Ik heb nog een kort puntje: de marifoonregistratie. Daar staat een heffing op van € 31 en dat is naar mijn mening een belemmering voor de recreatievaart. Ik zou dan ook graag zien dat de Minister die heffing niet effectueert.

De heer Van Helvert (CDA): *De SP sprak al over de marifoon om op te komen voor de pleziervaart. Ik zou de marifoon en de jaarlijkse certificeringskosten ook even willen aanhalen, maar niet zozeer om de pleziervaart te pleasen - die € 31 per jaar kan er op zichzelf misschien wel best van af - als wel vanwege de veiligheid. Je ziet dat er steeds meer drempels komen om zo'n marifoon aan te schaffen. Mensen denken: ik heb een mobieltje en dus heb ik geen marifoon nodig. Maar als er een groot zeeschip achterop vaart, dan heeft die kapitein echt niet genoeg aan zijn mobiele telefoon. Je hebt dan een marifoon nodig en elke drempel om een marifoon aan te schaffen zouden wij dan ook liever weggehaald zien. Aangezien de jaarlijkse inningskosten wellicht hoger zijn dan de opbrengst van € 31, vragen wij ons af of we dat niet beter gewoon niet kunnen doen.*

De heer Bisschop (SGP): *Bij de marifoonregistratie steek ik ook in op het punt van de veiligheid. Ik voeg mij dus bij de opmerkingen van collega Van Helvert. Met name vanwege*

de veiligheid moet die marifoon ook in de pleziervaart aanwezig zijn. Ik vind daarom ook dat de drempel zo laag mogelijk moet worden gehouden. Het is mij dan ook niet duidelijk waarom die heffing nu weer ingevoerd zou moeten worden. In de begroting van het Ministerie van Economische Zaken wordt met welgeteld één zin aangegeven dat het nu eenmaal de beleidslijn is om werkzaamheden als het even kan door te belasten aan de markt. Mooi, daar kan ik het in zijn algemeenheid ook wel mee eens zijn, maar als dat de enige parameter is, is het wel een beetje erg kort door de bocht. Ik probeer het zo vriendelijk mogelijk te zeggen. Het aspect van veiligheid lijkt hierdoor volledig uit beeld verdwenen te zijn.
Ik verzoek de Minister dan ook om ervoor te zorgen dat de heffing van tafel gaat.

De heer Graus (PVV): *Ik ben het eens met wat er is gezegd over het gebruik van de marifoon door de pleziervaart.*
We moeten inderdaad de kosten voor de marifoonregistratie onmiddellijk afschaffen. Het is er allemaal nog maar net, maar een mensenleven telt zwaarder dan geld. De Minister kan op haar ministerie volgens mij best wel ergens een dekking vandaan halen. Alstublieft een reactie.
Mijn collega van de VVD sprak al over de huisvuilmoties. Ik heb hierover eerder ook tal van moties ingediend, maar helaas zijn die altijd verworpen. Ik heb het dus al vaker gehad over die dubbele en driedubbele heffingen en ik hoor dan ook graag wat de Minister nu eindelijk gaat doen om te voorkomen dat we telkens weer met lege handen naar de mensen die hierover klagen toe moeten.
Ik heb in het verleden al vaker aan de orde gesteld dat we de schippers in de kou laten staan. Ik doel dan natuurlijk op de afspraken die met Denemarken zijn gemaakt.
Ik vraag het echt al voor de zoveelste keer. Het kan niet zo zijn dat Deense zeilschepen de hele Oostzee mogen bezeilen en Nederlandse zeilschepen niet. Dat kan natuurlijk niet.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:
Voorzitter, ik bedank u voor de korte schorsing, want door de grote diversiteit aan kleinere onderwerpen, moest ik mijn vragen echt even ordenen. Mevrouw Jacobi zei dat terecht, maar dat laat natuurlijk onverlet dat het belangrijk is om alle vragen goed te beantwoorden.
De CCR is ook een terugkerend thema in de commissie. Wat zijn nu de eisen die aan de binnenvaart worden gesteld? Ik heb inderdaad tijdens de begrotingsbehandeling verteld dat ik blij was dat we op een aantal punten resultaten hebben kunnen boeken. De heer Smaling vraagt of ik blij genoeg ben, omdat er heel veel regels in de binnenvaartsector zijn. Ik ben me er heel goed van bewust dat er heel veel regels zijn. Sommige zijn gewoon ook terecht, bijvoorbeeld regels over veiligheid of milieu.
Het is van belang om dergelijke regels te stellen.
Van sommige regels kun je je afvagen of ze niet te betuttelend zijn of dat ze van partijen niet te veel eisen om te investeren op de korte en de middellange termijn. Ik ben daarover continu in gesprek in de CCR. Zelf vind ik dat het goed geslaagd is, omdat wij, zoals de Kamer weet, niet eenzijdig dit soort regels kunnen aanpassen.
Daarvoor hebben we altijd de medewerking van andere landen in die commissie nodig. Je moet altijd met een meerderheid tot een aanpassing komen. Ik blijf daarop zitten en daar aandacht voor vragen. Tijdens ons voorzitterschap van de Europese Unie zullen we ook weer wat versoepelingen en versimpelingen gaan regelen.
Daar ben ik dan dus ook bij. De commissie kan me daar elke keer weer op bevragen, want voor mij heeft dit onderwerp grote prioriteit. Maar goed, dit onderwerp komt ook elke keer weer terug.
De overgangstermijnen die waren gesteld voor de invoering van die regels, die in 2010 en 2015 waren afgelopen, hebben we nu verlengd tot 2020. Dat geeft de sector in ieder geval al veel meer de mogelijkheid om, mochten er toch aanpassingen komen, die gevraagde aanpassingen dan te realiseren, zodat niet tussendoor onnodige kosten gemaakt hoeven te worden. Ik denk dat dat al een goede stap was. Gelet op de moeite die het heeft gekost om die verlenging te krijgen, is mijn inschatting dat ik van de collega-landen niet een-twee-drie nog meer verruiming kan krijgen. We zijn echter wel heel specifiek bezig.
Het lijkt me goed om daar met een totaalplaatje inzicht in te geven. We moeten bekijken wat een handig moment is om dat te geven. We zijn echter al op diverse vlakken bezig.
We praten natuurlijk ook met de sector. We weten dus waar de pijn zit. Maar, nogmaals, we willen ook weer niet alles weghalen. Sommige regels zijn goed, ook voor de sector zelf, al zul je dat misschien niet altijd vinden als je zelf een investering in je schip moet doen. We spreken hier ook over vergroening en veiligheid. Daar moet je regels voor hebben. Er zijn echter ook regels waarvan ik, evenals de sector, vind dat ze voor een individueel schip te zwaar, too much, zijn en te veel investering vergen in relatie tot het onderwerp in kwestie. Ik geef dus graag een keer inzicht in het totaal van waar we mee bezig zijn en van wat er waar ligt aan onderwerpen. Volgens mij hebben we dat in het verleden ook al eens gedaan, maar ik zal dat nog even opzoeken.

Er is ook gevraagd naar woonschepen. Dit is een onderwerp dat ook bij een andere collega in de portefeuille zit. Ik heb er zo meteen nog zo eentje. Ik kan wel aangeven hoe ik ertegen aankijk. Vooruitlopend op de Omgevingswet wordt op dit moment de Woningwet herzien, juist ook met het oog op dit onderwerp. De vraag ging erover dat er schepen zijn die niet meer varen maar wel schip zijn en dat die er niet meer onder zouden moeten vallen. Dit is het dossier van collega Blok, de Minister voor Wonen en Rijksdienst. Hij wil middels een wijziging de juridische onduidelijkheid over deze drijvende objecten wegnemen. Het ligt momenteel bij de Raad van State. Het is dus nog niet openbaar. Ik kan dus ook niet zeggen wat er precies wel en niet in staat, maar bij de behandeling van het wetsvoorstel heeft de Kamer uiteraard de gelegenheid om uitgebreid met Minister Blok op dit punt van gedachten te wisselen. Te zijner tijd zal in de Omgevingswet de lijn van de Woningwet worden overgenomen. De Omgevingswet dicteert dus niet wat er in de Woningwet komt te staan. Andersom neem de Omgevingswet wel op wat hierover in de Woningwet staat. Het komt dus terug in de algemene commissie voor Wonen en Rijksdienst.

Mevrouw Jacobi (PvdA): *Het gaat erom dat er historische schepen of andere schepen aan wal liggen die soms geen motor hebben maar verder nog wel origineel zijn.*

Een schip blijft een schip, zo is ons standpunt. Er is nog veel definitieruis in het verhaal. Wat is precies een bouwwerk en wanneer is iets dat niet? Als het gaat varen, is het geen bouwwerk maar als het iets is zonder motor waarvan iedereen denkt dat het gewoon een mooi schip is, dan is het wel een bouwwerk. Dat gaat niet goed. Dat is één kant van de zaak. We moeten al onze schepen een duidelijke positie geven, evenals de binnenvaarthavens die hierbij betrokken zijn. Waar gaat het om? Waarom is dit gevraagd? Ikzelf en anderen die hierover vragen hebben gesteld, willen graag dat deze Minister contact zoekt met die andere Minister om deze zaak vanaf vandaag kort te sluiten. Daar zitten we op te hameren. Het lijkt er nu een beetje op alsof wordt gezegd: Minister Blok heeft een mooie wet uit te voeren en gaat het allemaal wel uitwerken, en als er straks problemen zijn, dan horen we dat wel een keer. Dat willen we nou net niet.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:
Ik hoor de oproep van de Kamer goed, maar het is ook de bedoeling dat de Kamer discussieert met de inhoudelijk verantwoordelijke Minister. Het is heel moeilijk om iets toe te zeggen op het dossier van een ander. Ik ga graag met de heer Blok in gesprek. Ik ken de Woningwet niet uit mijn hoofd - dat zullen de woordvoerders mij vergeven - maar wat ik ervan lees is dat hij wijzigingen heeft opgesteld om de situatie te verduidelijken. Ik ken die wijzigingen niet. Ik kan nu dus ook niet op inhoudelijke gronden inschatten of daarin staat hetgeen de Kamer wenst of niet wenst. Misschien is dat het geval, maar misschien ook niet. Verder ligt het inmiddels bij de Raad van State. Daarna komt het bij de Kamer. Het komt niet eerst weer terug in de ministerraad. Ik kan zeker de wensen en ideeën van de Kamer doorgeven, maar we zijn nu al zover dat het wetsvoorstel straks bij de Kamer komt. Er is dus voor de Kamer nog niets verloren, want de woordvoerders van deze commissie of hun collega's van een andere commissie kunnen het debat met Minister Blok nog uitgebreid voeren.

Mevrouw Jacobi (PvdA): *Dat is inderdaad een mooi moment daarvoor. Het lijkt mij echter niet onverstandig als de Minister of haar ministerie dit kortsluit en de sector de mogelijkheid biedt om de nog steeds bestaande zorgen en onduidelijkheden naar voren te brengen. Dit is het Ministerie van de schepen. Deze Minister moet niet blijven stilzitten totdat de zaak ooit eens een keer naar de Kamer komt. Daarmee zouden we elkaar geen dienst bewijzen. Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus: Ik had tot nu toe geen signaal dat er op dit punt een probleem lag. Ik heb dus ook niet specifiek gekeken hoe het in de Woningwet zal worden verwoord. Ik heb begrepen dat Minister Blok juist heeft geprobeerd om de juridische onduidelijkheid weg te nemen. Ik hoop dat dat de goede kant uitwerkt. Ik zal hem de zorg van de Kamer doorgeven. Ook zal ik er vanaf dit moment zelf op letten.*

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:
Er is ook een vraag gesteld met betrekking tot het historisch erfgoed en de laatste hoofdstukken van de EU-richtlijn. De EU-richtlijn met technische regels voor binnenvaartschepen wordt op dit moment herzien. Voor historische vaartuigen is een apart hoofdstuk opgesteld. Een schip kan een certificaat krijgen, waarmee rekening wordt gehouden met de historische waarde van het schip. Voorwaarde is dan wel dat het schip voornamelijk voor demonstratiedoeleinden wordt gebruikt. Varend erfgoed dat niet professioneel wordt gebruikt, kan ook worden gecertificeerd als pleziervaartuig. Daar is nog heel lang de tijd voor, namelijk tot 30 december 2018. Als dat certificaat is verkregen, dan hoeft niet aan de technische regelgeving te worden voldaan. Uiteindelijk moeten die vaartuigen natuurlijk geen gevaar vormen. Dat is altijd belangrijk. Er is volgens mij dus veel ruimte. De Europese Commissie brengt dit in procedure. Verwacht wordt dat dit zal gebeuren na de wijziging van de technische richtlijn die nu in behandeling is. Er wordt dus een aparte mogelijkheid voor historisch erfgoed geschapen om onder de technische regels uit te komen.

Een aantal commissieleden, niet alleen mevrouw De Boer, vroegen hoe het zit het met de huisvuilpas. Wat is de stand van zaken en wat zijn de kosten? Ik noem een paar dingen. Onlangs heb ik gesproken met een aantal dames uit de binnenvaart. Zij lieten mij zien hoe het gaat met huisvuil op een binnenvaartschip. Aan de ene kant hebben we gezegd: gij zult, net als alle andere partijen in het land, betalen voor het kwijtraken van uw afval. Aan de andere kant hebben we ook gezegd: we moeten dan wel voldoende containers en dergelijke neerzetten. We hebben met elkaar gesproken over hoe dat dan gaat in de praktijk. Ik heb gezien dat het op een aantal punten echt wel complex is. Je ligt met je schip bijvoorbeeld in een sluis en moet zo'n beetje met je vuilniszak op je rug een trapje opklimmen, je zak snel in de container gooien en dan weer heel hard terug naar het schip omdat het al bijna de sluis uitgaat. Dat is natuurlijk geen doen. Na overleg met de sector hebben we het aantal containers uitgebreid. Daardoor zijn ook de kosten per saldo verlaagd. Er zijn op dit moment 450 abonnementen. Er wordt dus wel gebruik van gemaakt. Ik heb de Kamer echter ook toegezegd om de huisvuilpas te evalueren. Tegen de gebruikers met wie ik heb gesproken, maar natuurlijk ook tegen de brancheorganisatie, heb ik gezegd dat men specifieke problemen bij ons onder de aandacht kan brengen. Natuurlijk streven we naar een nog verdere verlaging van de kosten, omdat we willen dat nog meer partijen eraan deelnemen. Het is ook een beetje aan onszelf. Door meer containers neer te zetten proberen we het aantrekkelijker te maken. We moeten er echter ook zelf voor zorgen dat het werkelijk aantrekkelijker wordt. We voeren hier namelijk steeds een discussie over de vraag of we het überhaupt wel moeten doen. Sommigen zitten daardoor een beetje af te wachten: zal ik nu wel of niet zo'n abonnement nemen? Dat maakt het moeilijker om de prijs te laten zakken. Er zijn nu echter 450 abonnementen, het aantal containers is uitgebreid en de kosten zijn daardoor per saldo verlaagd. Ik ga het evalueren en zal, zoals beloofd, daarmee bij de commissie terugkomen.

Ik zei zojuist dat er twee onderwerpen waren die niet direct bij mijn ministerie liggen. Marifoonregistratie is dat andere onderwerp. De registratiekosten zijn in 2007 afgeschaft. In 2016 worden die heringevoerd. Die keuze voor herinvoering ligt bij het Ministerie van Economische Zaken. Het doorberekenen van door de overheid gemaakte

kosten aan de gebruikers is ook in lijn met het kabinetsbeleid. Door een van de leden werd gezegd: dit staat er wel, maar ik ben het er niet mee eens. Ik zet mij in voor de nautische veiligheid. Ik zal dus ook de effecten van deze maatregel monitoren. Als de negatieve effecten te groot blijken te zijn, dan zal ik in gesprek gaan met de koepelorganisaties. Ook hiervoor geldt echter dat het bij een ander ministerie ligt, namelijk dat van Economische Zaken. Volgens mij wordt de EZ-begroting op dit moment behandeld. Het is het beste om het wel of niet terugdraaien van de maatregel daarbij aan de orde te stellen.
De evaluatie van de huisvuilregistratie zal in 2016 plaatsvinden. Dat heb ik al eerder met de Kamer afgesproken.

De voorzitter: *Wanneer in 2016 komt die evaluatie?*

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:
Daarover moet ik even overleggen. De uitkomst: op 1 juli.

Ik heb een paar vragen gekregen over de bruine vloot. Ook dat is een terugkerend onderwerp in deze commissie. Het is niet zo dat er niets gebeurt. De heer Graus zegt: ik weiger te zeggen dat er niks gebeurt aan mijn kant. Als Minister heb ik datzelfde, want we zijn ontzettend veel bezig geweest met de bruine vloot. Het gaat de hele tijd om deze vraag: mogen de Deense schepen de hele Oostzee bevaren, terwijl de Nederlandse schepen maar tot maximaal 5 mijl uit de kust mogen varen?
Het is niet zo dat Nederlandse schepen niet verder mogen varen dan tot 5 mijl uit de kust. Het vaargebied hangt af van de eisen waaraan het schip voldoet. Als een schip voldoet aan de modernste eisen voor lekstabiliteit, dan mag het tot 20 mijl uit de kust varen. Dat betreft ongeveer de helft van de vloot. Met andere woorden: degenen die hebben geïnvesteerd in veiligheid, krijgen een groter vaargebied. Ik denk dat dit redelijk is. Verder zijn de afspraken met Denemarken gemaakt met volledige betrokkenheid en instemming van branchevereniging BBZ (Vereniging voor Beroepschartervaart). Ik denk te kunnen stellen dat iedereen blij was dat er een oplossing was gevonden, zodat in Denemarken zonder problemen gevaren kan blijven worden, en dat daarmee eindelijk een eind kwam aan een jarenlange discussie. Het is ook tijd om vooruit te kijken. Ik weet dat niet iedereen onder de BBZ valt en dat de commissieleden daardoor misschien via andere wegen weer andere geluiden horen, maar ik hecht eraan om dan op een gegeven moment te weten dat ik wel met de grootste groep afspraken heb gemaakt.
Het punt van het vermeende discriminatoir handelen door de Deense autoriteiten is reeds meermalen aan de orde geweest, zowel in de Kamer als in de bilaterale gesprekken met Denemarken. Ik heb toen ook gezegd dat het uitermate complex ligt en dat het heel moeilijk is aan te tonen.
Ik zal de open brief die hierover door de zeilende beroepsvaart op de Oostzee is geschreven, beantwoorden en een afschrift van dat antwoord aan de Kamer sturen. Dan kan zij zien wat de stand van zaken is.
Maar, nogmaals, de BBZ heeft mij laten weten tevreden te zijn met de afspraken die we na lang onderhandelen met Denemarken hebben kunnen maken. Dat is van belang.
Er was nog de specifieke vraag of het historisch erfgoed niet onder de nieuwbouweisen voor passagiersschepen moet vallen. Daar zit ook de bruine vloot bij. Ik denk dat wordt gedoeld op de zeegaande zeilende passagiersschepen. Ik kan melden dat de Europese Commissie op 16 oktober jl. haar rapport over de fitnesscheck met betrekking tot de Europese regelgeving over de veiligheid van passagiersschepen heeft gepubliceerd. Een van de voorstellen daarin is het expliciet uitsluiten van de traditionele zeeschepen van de Europese richtlijn voor zeegaande passagiersschepen in nationale vaart. Volgens mij heb ik dat net in antwoord op vragen over historische schepen ook al gezegd. Gevraagd is of dat ook in lijn is met het Nederlandse standpunt. Ik ben voornemens om dat voorstel te steunen. Voor de vaart in Duitse wateren betekent dit dat Duitsland dan ook geen certificaten meer zal kunnen eisen. Dat is goed.
We moeten dan wel andere afspraken met Duitsland maken over hoe we het vervolgens gaan doen, vergelijkbaar met bijvoorbeeld de afspraken die met Denemarken zijn gemaakt.

De heer Graus (PVV): *Mijn laatste vraag nu betreft nog het punt van de Nederlandse en de Deense zeilschepen. Deense zeilschepen die niet aan alle veiligheidseisen voldoen, mogen wel overal, over de hele Oostzee varen, maar de Nederlandse zeilschepen mogen dat in zo'n geval niet. Dat begrijp ik althans van de zeilschippers. Dan heb je eigenlijk een ongelijk speelveld.*

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:
Ik zeg eerst iets over dat laatste. Precies op dat punt probeerde ik in mijn antwoord duidelijk te maken dat wel steeds wordt gezegd dat het een ongelijk speelveld is, maar dat het complex en moeilijk is om dat te bewijzen.
De Denen zelf zeggen dat hun schepen allemaal voldoen aan de eisen en dat zij aan hun schepen dezelfde eisen stellen als aan onze schepen. Ik gaf al aan dat ik de open brief van de Oostzeeschippers op dit punt nog wil beantwoorden. Het wordt gezegd, maar wij kunnen het niet constateren. Mijn mensen hebben over dit onderwerp vele, vele gesprekken gehad met de Denen. We hebben bewijs nodig om te constateren of dat het geval is. Het zou mooi zijn als we dat zouden kunnen constateren, maar we hebben geen bewijs.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:
Ik zeg alleen dat het complex en moeilijk te bewijzen is. Dat komt vooral doordat natuurlijk niet wij de Deense wateren controleren. Dat doen de Denen zelf. Het zou nogal een invasie van die ruimte zijn als wij dat ineens zouden gaan doen. Dat zou internationaal dan weer tot andere relletjes leiden. Schippers die dat constateren, kunnen een klacht indienen bij de Europese Commissie. Dan heb je een heel sterk orgaan achter je. Denemarken zal dan moeten bewijzen dat het niet het geval is. Ik denk dat dat de beste weg is om te bewandelen. Als men het constateert moet men een klacht, met naam en rugnummer, indienen bij de Europese Commissie.

De heer Graus (PVV): *Ik ga hier nog even op door, want dan hoef ik straks geen motie in te dienen. Het gaat mij om*

het volgende. Ik begrijp wel wat de Minister zegt, maar je kunt ook samen controles doen. Dat doen we ook met de Belgen en de Duitsers als het om de landsgrenzen gaat. Je kunt samen controles uitvoeren en steekproeven nemen. Dat kan. Dat gebeurt wereldwijd. Waarom steekt de Minister daar niet op in?

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:
Ik heb meerdere keren aan Denemarken om opheldering gevraagd. Ik heb gevraagd of er wel sprake is van een level playing field en hoe dat eruitziet. De Denen beweren bij hoog en bij laag dat niet het geval is wat wordt beweerd. Het is niet de gewoonte en ook niet de afspraak om samen dat soort inspecties te doen. Ik snap de oproep van de heer Graus heel goed, maar gezamenlijk inspecteren doe je als je gezamenlijk iets wilt controleren. Als ik nu zeg "we stappen gezamenlijk bij u aan boord om hier eens nader naar te kijken", dan zou dat ook diplomatiek tot wat problemen leiden, zoals ik net ook al probeerde te zeggen. Volgens mij, zo zeg ik nogmaals, is er een heel gemakkelijke, simpele weg: als je constateert dat jouw schip ongelijk wordt behandeld ten opzichte van een ander schip, dan kun je - het is heel simpel - gewoon een klacht indienen bij de Europese Commissie. Die moet die klacht dan in behandeling nemen en dan moet Denemarken laten zien welk schip op dat en dat moment daar voer en aan welke eisen dat voldeed. Ik denk dat dat de beste weg is. Daarnaast, zo gaf ik al aan, zal ik ook antwoorden op de open brief van de Oostzeevaarders.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:
Voorzitter. Over de woonboten was ik wat afhoudend omdat, ik zei het al, het nog bij de Raad van State ligt. Ik heb echter begrepen dat het probleem is opgelost; woonboten zullen er niet onder vallen. Het wetsvoorstel is nog niet openbaar, maar het lijkt me niet dat het kabinet zal vallen als dit wel openbaar zal zijn. Ik zal Minister Blok dus nog eens extra wijzen op de zorgen van de Kamer hierover. Ik heb echter dus begrepen dat het probleem is opgelost. Ik kan de definitie nu niet inzien, want die ligt elders. Ik heb echter begrepen dat woonschepen er niet onder vallen.
Mevrouw De Boer heeft nog vragen over het huisvuil. De motie hierover wordt ook meegenomen in de evaluatie. De branche is vertegenwoordigd in de klankbordgroep. We kunnen samen bekijken hoe we het aantal abonnementen omhoog kunnen krijgen. Het moet wat mij betreft wel vrijwillig blijven. Ik vind niet dat ik schippers kan verplichten om een abonnement te nemen, als de Akte van Mannheim. We doen dat graag gezamenlijk.
Tegen de heer Bisschop zeg ik: het klopt dat ik verantwoordelijk ben voor de veiligheid. Zijn vraag had betrekking op de marifoon. Ik heb in de eerste termijn gezegd dat ik de situatie, nu er betaald moet worden voor de marifoon, zal gaan monitoren. Ik zal daarbij meteen aan de bel trekken als die monitoring uitwijst dat het betalen voor de marifoon enige invloed heeft op de situatie op het water, of dat er zich hierdoor een onveilige situatie gaat voordoen. De heer Bisschop weet nu dus dat ik hierop zeker zal toezien.

De voorzitter: *Ik dank de Minister hartelijk voor de antwoorden in haar tweede termijn. Er zijn toezeggingen gedaan:*
** De Kamer zal binnen een maand inzicht worden verschaft in de stand van zaken en de inzet van Nederland ten aanzien van de versoepeling van eisen aan de binnenvaart door de CCR.*
** De Kamer zal een afschrift worden toegezonden van de brief aan de Oostzeeschippers in het kader van de afspraken met Denemarken.*

Bron: Officiële bekendmakingen

Kamerbrief Minister inzake voortgang erfgoedwet

De minister van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap, Jet Bussemaker heeft in een brief aan de Tweede Kamer nadere informatie gegeven over betreffende moties en toezeggingen op het wetsvoorstel Bundeling en aanpassing van regels op het terrein van cultureel erfgoed (34 109).
In de brief (zie http://www.fven.nl/wp-content/uploads/2015/12/kamerbrief-JB.pdf) - de passages welke voor het varend erfgoed van belang zijn:

De ontwikkelingen betreffende mobiel erfgoed
Met betrekking tot de moties op de stuknummers 33 van de leden Van Dijk en Monasch en 47 van de leden Monasch, Dik-Faber, Keijzer en Van Dijk op hetterrein van het mobiele erfgoed informeer ik uw Kamer graag over de voortgang. Achtereenvolgens zal ik ingaan op de geconstateerde knelpunten, de voortgang van de verbetering van het Nationaal Register Mobiel Erfgoed (NRME) en het project 'toonbeelden.'

Knelpunten
Beide moties roepen mij op om het belang van mobiel erfgoed in te brengen bij de ontwikkeling of de wijziging van wet- en regelgeving door andere departementen.
Dat vereist in de eerste plaats een actueel overzicht van bestaande knelpunten. Vanuit de sector was hiertoe al een aanzet gegeven in de vorm van een groslijst met daarop een grote diversiteit aan knelpunten. Sommige worden veroorzaakt door wet- en regelgeving, andere liggen juist in de toepassingssfeer of zijn ingegeven vanuit de onduidelijkheid over de mogelijke effecten van wet- en regelgeving. Op mijn verzoek is deze groslijst door de sector zelf aangevuld en geprioriteerd op basis van actualiteit, urgentie en 'bedreiging' voor het mobiele erfgoed, zodat meer richting gegeven kan worden aan de oplossingen. De lijst zelf wordt doorlopend geactualiseerd.

Het overleg met de Stichting Mobiele Collectie Nederland (MCN) geef ik om die reden een structureel karakter. Zoals toegezegd onderneem ik - ook nu al - actie om met mijn collega's van andere departementen te overleggen, waarbij het overigens onvermijdelijk is dat ook keuzes gemaakt moeten worden die niet altijd optimaal zijn voor het mobiele erfgoed, maar wel noodzakelijk zijn voor bijvoorbeeld milieu, gezondheid of veiligheid. Ik zal de komende tijd, samen met de sector gaan bepalen welke concrete acties kansrijk zijn.

Op twee prioritaire knelpunten kan ik voortgang melden.

Op de eerste plaats gaat het om een wijziging van de Woningwet en Wet algemene bepalingen omgevingswet (Wabo) die in voorbereiding is. Deze wetswijziging volgt op een uitspraak van de afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State als gevolg waarvan - kort samengevat - woonschepen als woningen beschouwd moeten worden. Dit kan uiteraard ook onbedoelde negatieve gevolgen hebben voor eigenaren van historische (woon)schepen.
Er is vanuit mijn ministerie afstemming geweest met het ministerie van BZK over de voorgenomen wetswijziging. De afstemming, maar ook de betrokkenheid van de sector zelf via de consultatie, heeft geleid tot wijzigingen in het ter consultatie aangeboden wetsvoorstel zodat (historische) schepen die niet aan de vaart zijn onttrokken niet worden aangemerkt als bouwwerk in de zin van de Woningwet zoals door de sector ook werd aanbevolen. Voor bestaande (historische) woonschepen en voor schepen die voor het eerst in gebruik zullen worden genomen als bouwwerk zal gaan gelden dat deze niet hoeven te voldoen aan de bouwtechnische vereisten van het Bouwbesluit.
Uiteraard moet wel worden voldaan aan de zorgplicht ten aanzien van veiligheid en gezondheid.

Een tweede door de sector aangedragen punt is de wens om ruimtelijke ensembles - bijvoorbeeld historische havens in samenhang met de schepen - in de toekomstige Omgevingsplannen te kunnen borgen. Dit punt is besproken met het ministerie van I&M in het kader van het traject van de nieuwe Omgevingswet. De mogelijkheden tot het realiseren van ruimtelijke ensembles in Omgevingsplannen zullen ten opzichte van de situatie onder de huidige wetgeving verbeteren.

De opgave is niet zozeer het aanpassen van de regels, maar het benutten van deze mogelijkheden door ze onder de aandacht van gemeenten te brengen. Ik heb de RCE gevraagd om dit, in het kader van het uitvoerings-programma van de Visie Erfgoed en Ruimte en de Handreiking Erfgoed en Ruimte, samen met de MCN op te pakken.

Register en toonbeelden

Ik hecht eraan te benadrukken dat het bij het register en de toonbeelden om twee verschillende zaken gaat die - uiteraard - wel in elkaars verlengde liggen.



Het Nationaal Register Mobiel Erfgoed (NRME) bestaat al, maar is nog niet volledig gevuld en kan nog uitgroeien tot een volwaardig, integraal en actueel register. Ook als communicatiemiddel kan het register zeker aan kracht winnen. Ik heb de RCE gevraagd om het initiatief van de MCN ter verbetering van het NRME te ondersteunen met kennis en expertise. De verantwoordelijkheid voor de ontwikkeling en het beheer van het register blijft vanzelfsprekend liggen bij de MCN, als vertegenwoordiger van de sector. De MCN heeft aangegeven dat de stichting voornemens is om een kwartiermaker aan te stellen om inzichtelijk te maken welke inspanningen nodig zijn om het



register naar een hoger plan te tillen.

Het project toonbeelden gaat uit van een historische schets van de mobiliteitsgeschiedenis van ons land, die de context zal vormen voor een lijst met objecten die een representatieve doorsnede vormen van het mobiele erfgoed dat particulieren en organisaties in Nederland beogen te behouden. Het handboek culturele waardering mobiel erfgoed 'Erfgoed dat beweegt', dat in juni van dit jaar (2015) op het Nationaal Congres Mobiel Erfgoed werd gepresenteerd, gaat ook uit van deze benadering.

Het spreekt mij zeer aan en bovendien zet het eigenaren van mobiel erfgoed aan om zelf na te denken over de betekenis en waarde van hun erfgoed. De toonbeelden lenen zich daarnaast ook uitstekend voor communicatie-doeleinden en langs deze lijn kan de interesse en het maatschappelijk draagvlak voor het mobiele erfgoed worden vergroot. MCN heeft een projectplan opgesteld dat voorziet in afronding voor de zomer van 2016. Ik draag financieel bij aan dit initiatief. De RCE ondersteunt daarnaast dit initiatief met kennis en expertise.
Op basis van de hierboven genoemde maatregelen, ga ik er van uit de moties op het terrein van het mobiele erfgoed naar tevredenheid uit te voeren.

Zie ook de tekst op de site van het ministerie (https://www.rijksoverheid.nl/regering/inhoud/bewindspersonen/jet-bussemaker/documenten/kamerstukken/2015/11/12/kamerbrief-over-moties-en-toezeggingen-op-wetsvoorstel-bundeling-en-aanpassing-van-regels-op-het-terrein-van-cultureel-erfgoed)

Bron: FVEN

Gepubliceerde Erfgoedwet per 1 juli 2016 van kracht

Juli 2016 wordt een belangrijk moment voor de erfgoedsector. Voor het eerst komt er één integrale wet die betrekking heeft op onze museale objecten, musea, monumenten en archeologie op het land en onder water. Samen met de nieuwe Omgevingswet maakt de Erfgoedwet een integrale bescherming van ons cultureel erfgoed mogelijk.

De nieuwe Erfgoedwet bundelt bestaande wet- en regelgeving voor behoud en beheer van het cultureel erfgoed in Nederland. Bovendien worden aan de Erfgoedwet een aantal nieuwe bepalingen toegevoegd. Het uitgangspunt is dat de beschermingsniveaus zoals die in de huidige wetten en regelingen gelden tenminste worden gehandhaafd.

De wet gaat naar verwachting op 1 juli 2016 in.

Wie krijgen ermee te maken?
Eigenaren, gebruikers en kopers van erfgoed, (rijks)musea, beheerders van de rijkscollectie, (amateur)archeologen, belangenverenigingen, professionals in de erfgoedsector, gemeenten, provincies en verschillende onderdelen van de Rijksoverheid.

Waarom een nieuwe wet voor erfgoed?
Het behoud en beheer van het Nederlandse erfgoed is nu geregeld in zes verschillende wetten en een regeling. Hierin hebben roerend, onroerend en archeologisch erfgoed allemaal hun eigen specifieke definities, procedures en beschermingsmaatregelen. Deze sectorale versnippering van de erfgoedwetgeving en de noodzakelijke aanpassingen van bestaande wetten zijn de redenen om één integrale Erfgoedwet op te stellen, waarin deze specifieke wetten en regelingen zijn geïntegreerd.

Vertrouwen in de erfgoedsector
In de Erfgoedwet legt de overheid overzichtelijk vast hoe met ons erfgoed wordt omgegaan, wie welke verantwoordelijkheden daarbij heeft en hoe het toezicht daarop wordt uitgeoefend. Overbodige regels zijn geschrapt en de verantwoordelijkheid voor de bescherming van het cultureel erfgoed ligt waar mogelijk bij het erfgoedveld zelf. Daarmee spreekt de regering het vertrouwen uit dat de sector voldoende kennis, deskundigheid en betrokkenheid heeft om de zorg voor ons cultureel erfgoed in de praktijk waar te maken.

De nieuwe Erfgoedwet is 18 december 2015 gepubliceerd. Zie https://zoek.officielebekendmakingen.nl/stb-2015-511.html.

Hieronder enkele passages uit de Erfgoedwet:

Artikel 1.1. Begripsbepalingen
In deze wet en de daarop berustende bepalingen wordt verstaan onder:
archeologisch monument: terrein dat deel uitmaakt van cultureel erfgoed vanwege de daar aanwezige overblijfselen, voorwerpen of andere sporen van menselijke aanwezigheid in het verleden, met inbegrip van die overblijfselen, voorwerpen en sporen;
archeologische vondst: overblijfsel, voorwerp of ander spoor van menselijke aanwezigheid in het verleden afkomstig van een archeologisch monument;
beschermd cultuurgoed: cultuurgoed dat:
a. als zodanig is aangewezen op grond van artikel 3.7, eerste lid;
b. voorkomt in een opsomming als bedoeld in artikel 3.7, derde lid; of
c. in geval van de aanwijzing van een beschermde verzameling op grond van artikel 3.8, eerste lid, zolang nog geen opsomming voor die verzameling is vastgesteld, redelijkerwijs onder de algemene omschrijving van die beschermde verzameling valt;
beschermde verzameling: verzameling die is aangewezen op grond van artikel 3.7, tweede lid;
cultureel erfgoed: uit het verleden geërfde materiële en immateriële bronnen, in de loop van de tijd tot stand gebracht door de mens of ontstaan uit de wisselwerking tussen mens en omgeving, die mensen, onafhankelijk van het bezit ervan, identificeren als een weerspiegeling en uitdrukking van zich voortdurend ontwikkelende waarden, overtuigingen, kennis en tradities, en die aan hen en toekomstige generaties een referentiekader bieden;
cultuurgoed: roerende zaak die deel uitmaakt van cultureel erfgoed;
ensemble: een op grond van artikel 3.13 aangewezen rijksmonument met cultuurgoederen;
monument: onroerende zaak die deel uitmaakt van cultureel erfgoed;
normaal onderhoud: noodzakelijke reguliere werkzaamheden die gericht zijn op het behoud van monumentale waarde;
Onze Minister: Onze Minister van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap;
opgraving: handelingen als bedoeld in artikel 5.1, eerste lid;
restauratie: werkzaamheden die het normale onderhoud te boven gaan en noodzakelijk zijn voor herstel;
rijksmonument: monument of archeologisch monument dat is ingeschreven in het rijksmonumentenregister;
rijksmonumentenregister: register als bedoeld in artikel 3.3;
Staat: Staat der Nederlanden;
verzameling: cultuurgoederen die uit cultuurhistorisch of wetenschappelijk oogpunt bij elkaar horen.

Artikel 3.1. Aanwijzing als rijksmonument
1. Onze Minister kan ambtshalve besluiten een monument of archeologisch monument dat van algemeen belang is vanwege zijn schoonheid, betekenis voor de wetenschap of cultuurhistorische waarde aan te wijzen als rijksmonument.
2. Onze Minister vraagt over het besluit advies aan het college van burgemeester en wethouders van de gemeente waar het monument of archeologisch monument zich bevindt.
3. Onze Minister vraagt over het besluit tevens advies aan gedeputeerde staten indien het monument of archeologisch monument zich bevindt buiten een krachtens de Wegenverkeerswet 1994 vastgestelde bebouwde kom.

Artikel 3.7. Aanwijzing als beschermd cultuurgoed of beschermde verzameling

1. Onze Minister kan ambtshalve besluiten een cultuurgoed dat van bijzondere cultuurhistorische of wetenschappelijke betekenis of uitzonderlijke schoonheid is en dat als onvervangbaar en onmisbaar behoort te worden behouden voor het Nederlands cultuurbezit aan te wijzen als beschermd cultuurgoed.
2. Onze Minister kan ambtshalve besluiten een verzameling van bijzondere cultuurhistorische of wetenschappelijke betekenis, die als geheel of door een of meer van de cultuurgoederen die een wezenlijk onderdeel van de verzameling zijn als onvervangbaar en onmisbaar behoort te worden behouden voor het Nederlands cultuurbezit, aan te wijzen als beschermde verzameling.
3. Het besluit tot aanwijzing als beschermde verzameling gaat vergezeld van een algemene omschrijving van de beschermde verzameling en van een opsomming van de cultuurgoederen die tot de beschermde verzameling behoren.
4. Een cultuurgoed is:
a. onvervangbaar indien er geen of nagenoeg geen ander of gelijksoortig cultuurgoed in goede staat in Nederland aanwezig is;
b. onmisbaar indien het een symboolfunctie, schakelfunctie of ijkfunctie heeft.
5. Bij de aanwijzing als beschermde verzameling is het vierde lid van overeenkomstige toepassing.

Artikel 3.9. Toestemming eigenaar nodig voor aanwijzing

1. Voor aanwijzing van een cultuurgoed als beschermd cultuurgoed of opneming van een cultuurgoed in de opsomming van een beschermde verzameling is toestemming van de eigenaar vereist indien deze:
a. de vervaardiger van het cultuurgoed is of de erfgenaam van de vervaardiger;
b. degene is die het cultuurgoed in Nederland heeft gebracht of die het binnen vijf jaar, nadat het in Nederland is gebracht, heeft verworven, of de erfgenaam van een van hen.

Artikel 3.13. Aanwijzing als ensemble

Onze Minister kan ambtshalve besluiten een rijksmonument tezamen met cultuurgoederen aan te wijzen als ensemble, indien het geheel van rijksmonument en de cultuurgoederen in onderlinge samenhang van bijzondere cultuurhistorische of wetenschappelijke betekenis is.

Artikel 3.16. Gemeentelijk erfgoed

1. De gemeenteraad kan een erfgoedverordening vaststellen.
2. De verordening ziet op het beheer en behoud van cultureel erfgoed gelegen binnen de desbetreffende gemeente, dat van bijzonder belang is voor die gemeente vanwege de cultuurhistorische of wetenschappelijke betekenis.
3. Het college van burgemeester en wethouders houdt een gemeentelijk erfgoedregister van aangewezen cultureel erfgoed bij.

Artikel 3.17. Provinciaal erfgoed

1. Provinciale staten kunnen een erfgoedverordening vaststellen.
2. De verordening ziet op het beheer en behoud van cultureel erfgoed geheel of gedeeltelijk gelegen binnen de desbetreffende provincie, dat van bijzonder belang is voor die provincie vanwege de cultuurhistorische of wetenschappelijke betekenis.
3. Gedeputeerde staten houden een provinciaal erfgoedregister van aangewezen cultureel erfgoed bij.

Artikel 4.18. Advies bij vervreemding cultuurgoed of verzameling

Over een besluit tot vervreemding van een cultuurgoed of verzameling wordt door Onze Minister, gedeputeerde staten, het college van burgemeester en wethouders of het bevoegde orgaan van een andere publiekrechtelijke rechtspersoon advies gevraagd aan een commissie van onafhankelijke deskundigen, indien:
a. redelijkerwijs kan worden vermoed dat het cultuurgoed of de verzameling bijzondere cultuurhistorische of wetenschappelijke betekenis heeft en onvervangbaar en onmisbaar is voor het Nederlands cultuurbezit; en
b. vervreemding wordt overwogen aan een andere partij dan de Staat, een provincie, een gemeente, of een andere publiekrechtelijke rechtspersoon.

Artikel 5.1. Opgravingsverbod

1. Het is verboden zonder certificaat daartoe handelingen te verrichten met betrekking tot het opsporen, onderzoeken of verwerven van cultureel erfgoed of onderdelen daarvan, waardoor verstoring van de bodem, of verstoring of gehele of gedeeltelijke verplaatsing of verwijdering van een archeologisch monument of cultureel erfgoed onder water optreedt.
2. Bij of krachtens algemene maatregel van bestuur kunnen gevallen worden geregeld waarop het eerste lid niet van toepassing is. Voor die gevallen kunnen bepaalde onderdelen van dit hoofdstuk worden uitgesloten of van overeenkomstige toepassing worden verklaard.

Artikel 5.7. Eigendom van archeologische vondsten

Een archeologische vondst die is aangetroffen bij een opgraving en waarop niemand zijn recht van eigendom kan bewijzen, is eigendom van:
a. de provincie waar de vondst is aangetroffen;
b. de gemeente waar de vondst is aangetroffen, indien die gemeente beschikt over een aangewezen depot als bedoeld in artikel 5.8, tweede lid; of
c. de Staat, indien de vondst is aangetroffen buiten het grondgebied van enige gemeente.

Artikel 5.9. Opslag archeologische vondsten

1. Archeologische vondsten die op grond van artikel 5.7 eigendom van een gemeente, provincie of de Staat zijn alsmede de daarbij behorende opgravingsdocumentatie en rapporten, bedoeld in artikel 5.6, derde en vierde lid, worden opgeslagen in depots als bedoeld in artikel 5.8.
2. Onze Minister kan bepalen dat archeologische vondsten die verband houden met de scheepvaart en die zijn gevonden bij het verrichten van opgravingen alsmede de daarbij behorende opgravingsdocumentatie en rapporten worden opgeslagen in een depot dat is aangewezen voor vondsten in verband met de scheepvaart als bedoeld in

artikel 5.8, derde lid.
3. Onze Minister kan binnen zes maanden na de melding, bedoeld in artikel 5.6, tweede lid, bepalen dat een archeologische vondst die op grond van artikel 5.7 eigendom van een gemeente of provincie is, in verband met het belang daarvan voor het publiek, in beheer wordt gegeven aan een museale instelling.

<u>Artikel 5.10. Archeologische toevalsvondst</u>
1. Degene die anders dan bij het verrichten van opgravingen een vondst doet waarvan hij weet dan wel redelijkerwijs moet vermoeden dat het een archeologische vondst betreft, meldt dit zo spoedig mogelijk bij Onze Minister.
2. De gerechtigde tot een archeologische vondst als bedoeld in het eerste lid, is gehouden de vondst gedurende zes maanden, te rekenen van de dag van de in het eerste lid bedoelde melding, ter beschikking te houden of te stellen voor wetenschappelijk onderzoek.

<u>Artikel 5.11. Waarneming</u>
Degene die bij het opsporen van archeologische monumenten, zonder het verrichten van een opgraving, waarnemingen doet, waarvan hij weet dan wel redelijkerwijs moet vermoeden dat die waarnemingen van belang zijn voor de archeologische monumentenzorg, meldt die waarnemingen zo spoedig mogelijk bij Onze Minister.

<u>Artikel 10.1. Intrekking</u>
De volgende wetten worden ingetrokken:
a. Monumentenwet 1988;
b. Uitvoeringswet UNESCO-verdrag 1970 inzake onrechtmatige invoer, uitvoer of eigendomsoverdracht van cultuurgoederen;
c. Wet tot behoud van cultuurbezit;
d. Wet van 7 maart 2002 tot wijziging van de Wet tot behoud van cultuurbezit in verband met een evaluatie van die wet (Stb. 2002, 145);
e. Wet tot teruggave cultuurgoederen afkomstig uit bezet gebied; en f. Wet verzelfstandiging rijksmuseale diensten.

<u>Artikel 10.8. Ontgrondingenwet</u>
Artikel 3, derde lid, van de Ontgrondingenwet wordt als volgt gewijzigd:
1. In onderdeel h wordt "monumenten als bedoeld in artikel 1, onderdeel b, van de Monumentenwet 1988" vervangen door: archeologische vondsten als bedoeld in de Erfgoedwet.
2. In onderdeel i wordt "opgravingen te doen als bedoeld in artikel 1, onderdeel h, van de Monumentenwet 1988" vervangen door: een opgraving als bedoeld in de Erfgoedwet te verrichten.

<u>Artikel 11.1. Citeertitel</u>
Deze wet wordt aangehaald als: Erfgoedwet.

<u>Artikel 11.2. Inwerkingtreding</u>
Deze wet treedt in werking op een bij koninklijk besluit te bepalen tijdstip dat voor de verschillende artikelen of onderdelen daarvan verschillend kan worden vastgesteld. Lasten en bevelen dat deze in het Staatsblad zal worden geplaatst en dat alle ministeries, autoriteiten, colleges en ambtenaren die zulks aangaat, aan de nauwkeurige uitvoering de hand zullen houden. Gegeven te Wassenaar, 9 december 2015

Willem-Alexander
De Minister van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap, M. Bussemaker

Uitgegeven de achttiende december 2015
De Minister van Veiligheid en Justitie, G.A. van der Steur

Bron: Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed

Ontwerp-regeling inzake scheepsrecyclinginrichtingen

Staatssecretaris Dijksma (IenM) stuurt een ontwerp-regeling voor vaststelling van regels inzake scheepsrecyclinginrichtingen in verband met een voorhangprocedure aan de Tweede Kamer. Eenzelfde brief heeft zij gestuurd aan de Eerste Kamer.

De brief en de ontwerp-regeling zijn te downloaden via https://www.rijksoverheid.nl/documenten/kamerstukken/2016/01/20/voorhang-ontwerp-regeling-inzake-scheepsrecyclinginrichtingen.

Bron: Rijksoverheid

Wetgevingskalender

Op https://wetgevingskalender.overheid.nl/ treft u de wetgevingskalender.

Een samenleving kan niet functioneren zonder regels. Het is ook belangrijk dat deze regels worden vastgelegd, zodat iedereen daar kennis van kan nemen. Regels die voor heel Nederland gelden staan in een wet, een algemene maatregel van bestuur (amvb) of een ministeriële regeling. Een nieuwe regel kan belangrijke gevolgen hebben: iets wat voorheen niet strafbaar was, is dat voortaan wel, de politie krijgt een nieuwe opsporingsbevoegdheid, consumenten zijn voortaan beter beschermd als ze een aankoop doen etc.

De wetgevingskalender laat in de rubriek Wetgeving in wording zien welke nieuwe wetten en amvb's eraan komen. Door de indeling op fase is steeds te zien hoe ver het proces is gevorderd. Is het al bijna zover of is er bijvoorbeeld nog gelegenheid om invloed uit te oefenen? Alle ministeries doen mee aan de Wetgevingskalender.

In de rubriek Inwerkingtredingen kan worden gezocht naar inwerkingtredingen in toekomst en verleden. Deze rubriek is handig als men vooral geïnteresseerd is wanneer er iets gaat veranderen (of al veranderd is).

In de rubriek Te implementeren EU-richtlijnen is te zien welke richtlijnen van de Europese Unie Nederland moet implementeren. Richtlijnen bevatten regels waar alle lidstaten van de Europese Unie aan moeten voldoen. De lidstaten bepalen zelf hoe ze de richtlijn uitwerken (omzetten). Dit kan betekenen dat nationale wet- en regelgeving moet worden aangepast, bijvoorbeeld als

Nederlandse regels strijdig zijn met de richtlijn of het onderwerp in Nederland nog niet (voldoende) is geregeld. Een wet, algemene maatregel van bestuur (amvb) of ministeriële regeling die een richtlijn (gedeeltelijk) implementeert, wordt een implementatiemiddel genoemd. Doorgaans geldt voor implementatie een deadline (de 'uiterste implementatiedatum').

De Wetgevingskalender is bedoeld om inzicht te geven in de totstandkoming van wetten en amvb's en (soms) ministeriële regelingen. Het is dus geen consultatie website, daarvoor hebben we www.internetconsultatie.nl.
De tekst van de regeling wordt niet gepubliceerd, wel verschijnen er links naar elders (bijv. als kamerstuk) openbaar gemaakte teksten. De Wetgevingskalender is net als bijvoorbeeld www.wetten.nl een vorm van dienstverlening. De informatie in de Wetgevingskalender vormt geen bekendmaking in de zin van de Grondwet. Alleen publicatie in het Tractatenblad, het Staatsblad, de Staatscourant en andere vanwege de overheid verkrijgbaar gestelde publicatiebladen heeft een officieel karakter.

Op https://wetgevingskalender.overheid.nl/Home/OverDeWetgevingskalender is meer te lezen over hoe wetten en amvb's tot stand komen. Zie voor de totstandkoming van EU-richtlijnen en andere EU-besluiten: http://europa.eu/eu-law/index_nl.htm.

Bron: Overheid.nl

Verplichting gebruik Inland AIS

Per 1 januari 2016 gelden er diverse wijzigingen voor het Binnenvaart Politiereglement (BPR). Enkele van deze wijzigingen dienen om het BPR meer gelijk te laten lopen met de vaarregels voor de Rijn. Deze internationaal afgesproken regels zijn voor Nederland vastgelegd in het Rijnvaart Politiereglement (RPR).

Op de Rijn geldt de verplichting voor onder andere grote schepen om een Inland AIS transponder te gebruiken in combinatie met een elektronisch kaartsysteem.
Sinds 1 januari 2016 kent het BPR nu ook een verplichting voor schepen langer dan 20 meter om op bepaalde wateren te zijn uitgerust met een werkende en geactiveerde AIS Transponder. In het BPR is geen verplichting opgenomen om deze te combineren met een elektronisch of digitaal kaartsysteem. De Inland AIS verplichting geldt in BPR gebied alleen op zogenaamde CEMT-Klasse I wateren of hoger. Vrijwel alle wateren in Nederland die toegankelijk zijn voor de beroepsvaart zijn CEMT-Klasse I of hoger.

De AIS verplichting geldt voor alle schepen langer dan 20 meter. Ook pleziervaartuigen langer dan 20 meter moeten een werkende Inland AIS transponder aan boord hebben en gebruiken. Als een schip is uitgerust met AIS dan moet deze van een goedgekeurd type zijn en goed functioneren en als het apparaat uitzendt moeten de uitgezonden gegevens ook kloppen. Schepen die verplicht zijn uitgerust met AIS moeten nagenoeg altijd de AIS aan hebben staan. Ook als zij stilliggen. Deze verplichting geldt uiteraard niet voor schepen die vrijwillig een AIS aan boord hebben.
Alle schepen die zijn uitgerust met AIS moeten ook een goed werkende marifoon aan boord hebben en gebruiken.

Naast de Inland AIS verplichting in BPR en RPR gebied is de Inland AIS verplichting nu ook van toepassing op de Westerschelde inclusief het Belgische deel en op het gehele Kanaal van Gent naar Terneuzen. Beiden wateren die een eigen scheepvaartreglement kennen. In plaats van de AIS verplichting in deze regels op te nemen is er een zogenaamde Gezamenlijke Bekendmaking (nr. 04 - 2015) verschenen van het Gemeenschappelijk Nautisch Beheer Scheldegebied. De daarin opgenomen regels zijn inhoudelijk gelijk aan de nieuwe regels voor Inland AIS in het BPR. Dat betekent dus wel een AIS verplichting, maar geen verplichte koppeling met een elektronisch kaartsysteem.
De nieuwe regels voor AIS moet u kennen voor onder andere het examen Klein Vaarbewijs.

Bron: Vaarwijzer

Wie kan voldoen aan Inland AIS verplichting?

Per 1 januari 2016 is het op Nederlandse CEMT klasse 1 en hogere vaarwaters verplicht voor schepen van 20 meter en langer om met een Inland AIS te varen. Op RPR-wateren moet deze Inland AIS ook nog gecombineerd zijn met een elektronische vaarkaart.

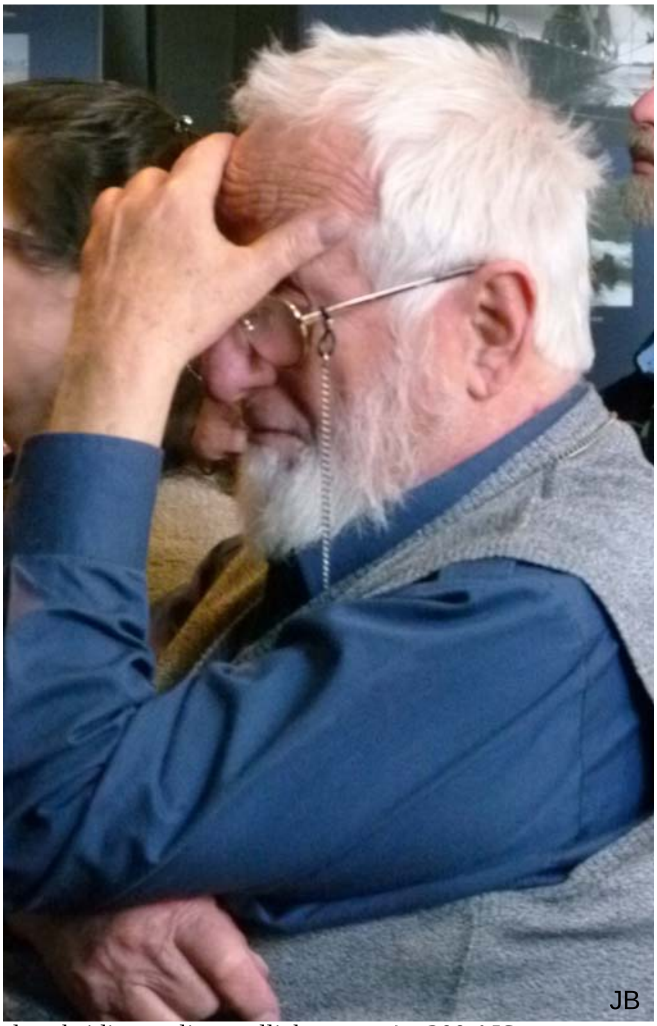
Simon J. de Waard verbaasde zich over het geringe aantal vragen binnen de LVBHB over AIS of over de combinatie van AIS met een elektronische kaart. Hij ging op onderzoek uit en zocht uit hoeveel recreatievaartuigen van 20 meter of langer er eigenlijk zijn. De minister had ooit eens gezegd dat het er slechts tientallen zouden zijn.

De Waard combineerde hiervoor twee bestanden:
het Register Varend Erfgoed Nederland en het Bestand Historische Schepen van de LVBHB. Die combineerde hij met de lijst van schepen die subsidie voor AIS hadden aangevraagd. Deze laatste lijst had hij verkregen middels een WOB-verzoek.

Derhalve drie bestanden: Register 915 schepen, AIS 1032 schepen en BHS 1069 schepen. Er stonden 1974 schepen van 20 meter en langer in de drie bestanden samen. In een uitgebreid excel bestand heeft hij e.e.a. uitgewerkt.

De resultaten:
Van alle 1882 schepen in het register en het BHS die aangaven niet-beroepsmatig te varen vroegen 516 schepen de subsidie aan, dat betekent: 27,4 %.
Van de 915 schepen in het Register Varend Erfgoed Nederland vroegen 343 schepen de subsidie aan, dat betekent: 37,5 %.
Van de 1069 schepen in het Bestand Historische Schepen vroegen 428 schepen de subsidie aan, dat betekent: 40 %.
Van alle 1974 schepen in het register en het BHS samen vroegen 608 schepen de subsidie aan, dat betekent: 30,8 %.

Informatie van een leverancier van AIS geeft aan dat er na



de subsidie regeling wellicht nog zo'n 200 AIS transponders zijn verkocht. Ook wanneer je die laatste groep meerekent kom je er op uit dat circa een derde van de schepen die met AIS moeten gaan varen deze werkelijk hebben aangeschaft. Daarnaast zijn er nog vele schepen langer dan 20 meter die niet in het Register of het Bestand Historische Schepen zijn opgenomen. Het aantal schepen >20 meter kan veel meer zijn dan 2000.

Zodoende kunnen we hier gerust de vraag stellen: wie kan voldoen aan de AIS verplichting?
Het uitgebreide excel bestand kan je opvragen bij s.j.de.waard@hccnet.nl

Bron: Scheepspost

Aantallen grote pleziervaartuigen met Inland AIS stand januari 2016

Simon de Waard heeft de verschillende bestanden van pleziervaartuigen op een rij gezet en na noeste arbeid uitgezocht hoeveel pleziervaartuigen langer dan 20 meter er momenteel voorzien zijn van een Inland AIS. De stand van zaken januari 2016.

Hij heeft 3 bestanden hierbij op een rij gezet:
- Het register van de FVEN
- AIS subsidieregeling aanvraag (op basis van een Wob verzoek)
- Bestand Historische Schepen (BHS) van de LVBHB

Register met 915 schepen van 20 meter en langer, AIS aanvraag met 1032 schepen, BHS met 1069 schepen, maar 1974 schepen in de drie bestanden samen. Daarvan zijn er 92 beroepsmatig varende schepen in het register en BHS samen met de niet-beroepsvaart in het spreadsheet gezet, dus 1882 schepen in het register en het BHS samen gaven aan niet-beroepsmatig te varen.

516 schepen niet-beroepsmatig in het register en BHS samen, die subsidie aanvroegen
92 beroepsmatig in het register en BHS, dus 608 schepen al dan niet beroepsmatig in het register en BHS, die subsidie aanvroegen.

Ergo:
Van alle 1882 schepen in het register en het BHS die aangaven niet-beroepsmatig te varen vroegen 516 schepen de subsidie aan, dat betekent: 27,4 %.
Van de 915 schepen in het Register Varend Erfgoed Nederland vroegen 343 schepen de subsidie aan, dat betekent: 37,5 %.
Van de 1069 schepen in het Bestand Historische Schepen vroegen 428 schepen de subsidie aan, dat betekent: 40 %.
Van alle 1974 schepen in het register en het BHS samen vroegen 608 schepen de subsidie aan, dat betekent: 30,8 %.

Daarbij moet opgemerkt worden dat in dit overzicht alleen de schepen opgenomen, die aangesloten zijn bij een behoudsorganisatie via de FVEN. De overige schepen zijn hier buiten beeld gebleven. Vermoedelijk zijn dat er ook nog veel.

Informatie op de laatste beurs in Rotterdam, bij één leverancier die Inland AIS transponders gewoonlijk aan de pleziervaart verkoopt, leverde op dat later in de orde van grootte van 100 schepen alsnog een Inland-AIS tansponder zonder de subsidie hadden aangeschaft. Zelfs als je die meerekent en de grote binnenvaart leveranciers ook samen op 100 transponders voor de recreatie inschat, is toch niet meer dan aan één derde van de vloot grote schepen in de recreatie een inland-AIS transponder verkocht.

Naar mijn idee zijn dit cijfers om goed in het achterhoofd te houden. Een kwart tot een derde. De tijdelijke subsidie heeft de recreatievaart overduidelijk onvoldoende bereikt. Daar mag aan gewerkt worden in de lobby bij de ministeries. De bedoeling was een voorzet voor de lobby bij die ministeries, om opnieuw een tijdelijke subsidie los te peuteren. Als is het maar een bijdrage in de kosten, elke euro is er één. Ze hebben op de ministeries geen idee van de aantallen, dat hoop ik hiermee te verhelpen.

Excuses als er in de grote hoeveelheid gegevens toch nog doublures zijn blijven staan. Er is veel werk in gestoken, maar het zal niet foutloos zijn.

We zijn er nog niet, er loopt nu een nieuw Wob-verzoek bij het Agentschap Telecom. Daar hoop ik een vergelijkbare lijst los te kunnen peuteren als bij Rijkswaterstaat. Als die loskomt - en ik heb vele malen bij de rechter tot en met de Raad van State geprocedeerd in het kader van de Wob, zelfs met jurisprudentie, dat moet lukken - dan wordt de lijst met schepen waarschijnlijk weer een stuk langer. (SdW)

GTL vervanger voor diesel

Dit artikel is eerder gepubliceerd in de Bokkepoot.

Zowel bij de jaarvergadering in 's-Hertogenbosch als bij de reünie in Musselkanaal heb ik weer eens mijn vinger opgestoken. Eigenaren van vaartuigen met oude motoren: Let op. Het kan de moeite lonen de ontwikkelingen te volgen van Gas-To-Liquids (GTL). Was het bij de jaarvergadering nog alleen aan aankondiging, in Musselkanaal kon ik melden dat ik op blanke GTL (met 10% rode diesel) van Gorinchem via Hardinxveld over de kanalen naar Musselkanaal was gevaren zonder iets bijzonders te hebben gemerkt. Het schip rookte iets minder en dat was hard nodig. Daarna ben ik over Groningen teruggevaren naar mijn ligplaats in Gorinchem. Na nog een keer bunkeren daarna nog als deelnemer naar Sail Amsterdam 2015. En nu op pure GTL. Nog steeds rokend, maar weer minder.



De nieuwe brandstof vervangt de gasolie. Dit product heeft volgens de verstrekte informatie een aantal positieve eigenschappen,
- de vermindering van emissies van schadelijke stoffen;
- de vermindering van zichtbare rook;
- de afwezigheid van een biologische component.

Het is een combinatie die de mogelijkheid biedt om langer te kunnen blijven varen met ons rijdend, rollend en varend erfgoed, de historische auto's, treinen en schepen.

Het probleem om met onze schepen te blijven varen wordt met de tijd steeds groter. De schepen zijn meestal 20 meter of langer en zijn daarmee volgens de wet "groot schip" en moeten binnenkort gaan voldoen aan de Europese eisen met betrekking tot de veiligheid en het milieu. Ze moeten een z.g. Certificaat van Onderzoek hebben, voldoen aan eisen afhankelijk van het vaargebied. Wil men op Rijnvaartwater varen, dan zijn de eisen strenger dan in de rest van Europa. Dat moet inmiddels ruim bekend zijn.

De ervaring heeft geleerd, dat de Centrale Commissie voor de Rijnvaart met de jaren steeds striktere eisen stelt aan de emissies van de gebruikte motoren. Men spreekt nu van CCR-1 en CCR-2 normen. Het zal duidelijk zijn dat de oude motoren van schepen van het varend erfgoed daar niet aan kunnen voldoen. Wil men er na 2018 mee kunnen blijven varen, zijn misschien wel pittige investeringen nodig. En een nieuwe motor doet sterk afbreuk aan de historische waarde.

Dan zijn er twee wegen om toch te kunnen blijven varen: juridisch en/of technisch. Juridisch, door vrijstellingen te geven van de eisen, of technisch, door slimme technieken toe te passen. Het zal duidelijk zijn dat de juridische weg nog steeds leidt tot vervuiling en het varen met oude, vervuilende schepen tast daarmee het imago van het varend erfgoed aan. Het heeft dus sterk de voorkeur om technische oplossingen te zoeken.

En daar komt GTL in beeld. Door deze brandstof te gebruiken in oude scheepsmotoren kunnen ze zo te zien langer voldoen aan de emissie-eisen. Voor de eigenaren van het mobiel erfgoed komt daar dan bij, dat het bijdraagt aan de acceptatie van hun oude motoren, als die minder zichtbare zwarte rook uitstoten. En ook, dat het een oplossing is voor voer- en vaartuigen die in de winter niet rijden of varen en daarmee beducht moeten zijn voor bacteriegroei in de brandstoftanks en de brandstoffilters.



Ik vaar met een schip, dat gebouwd is in 1929 bij werf De Industrie en dat heeft nog de originele Industrie motor type 1IB6 uit dat jaar. Een 1-cilinder gloeikopdiesel van 35 epk (met de mogelijkheid van waterinjectie). Een ruwoliemotor, die nagenoeg overal op draait. Gekscherend zeg ik wel eens, dat ik op een gesmolten pakje boter of de oude olie van de patatboer nog thuis kan komen. Gasolie is luxe. Gezien de geschetste ontwikkeling leek het mij nuttig en nodig om GTL te gaan gebruiken.

Mijn enige angst is, dat er meer slijtage optreedt bij de brandstofpomp. De motor wordt namelijk gesmeerd met een smeeroliepomp, die de olie rechtstreeks in de cilinder spuit en aan het eind van de reis moet worden afgetapt om te voorkomen dat de diesel er op gaat lopen en op hol slaat. Ik heb daarmee geen angst voor de smering van de motor zelf. De brandstofpomp wordt niet gesmeerd door smeeroliepomp. Ik neem het risico, omdat het om oude, bewezen betrouwbare techniek gaat. Gaat het fout, moet dat te herstellen zijn. Maar tot op heden heb ik geen problemen met de brandstofpomp ervaren. En dat ter lering en informatie.

Met groet,
S.J. de Waard, 06 43 04 46 57
https://nl.wikipedia.org/wiki/Stella_Maris (schip,_1929)

GTL de milieuvriendelijke vervanger voor dieselolie

GTL is de afkorting voor Gas To Liquid (van gas naar vloeibaar). Het is de vloeibare dieselbrandstof die op synthetische wijze wordt verkregen uit aardgas.
Aardgas is een fossiele brandstof die in ruime mate voorhanden is. Het produceren van GTL gaat volgens het zogenaamde Fischer-Tropsch-procedé. Een systeem uit de jaren twintig van de vorige eeuw dat van aardgas een zeer zuivere diesel maakt: een ultra schone brandstof.

GTL is een brandstof waarmee we met een gerust hart de toekomst in kunnen. Het product kent vele voordelen ten opzichte van andere fossiele en alternatieve brandstoffen. Zowel milieutechnisch als bedrijfseconomisch.

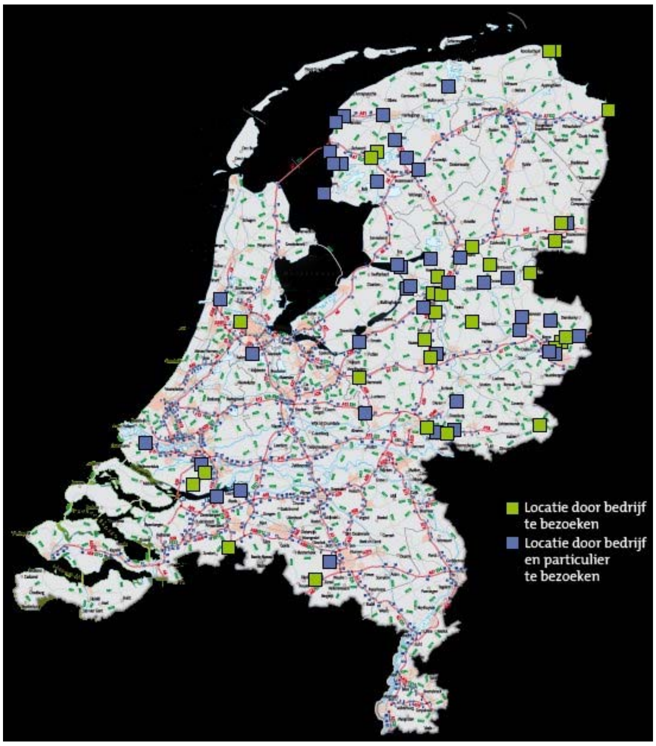
GTL kan via dezelfde distributienetwerken geleverd worden als gewone diesel. Waar we voor veel alternatieve brandstoffen ook in alternatieve distributie moeten voorzien, wordt GTL gewoon op dezelfde manier vervoerd, geleverd en getankt als diesel. En het kan - ook zonder aanpassingen - toegepast worden in elke bestaand wagenpark. In zowel oude- als nieuwe dieselmotoren.
Dit is de praktische kan van het product wat u wellicht aanspreekt.

Er is natuurlijk ook een milieutechnische kant:
GTL verbrandt efficiënter dan gewone diesel en de uitstoot van schadelijke stoffen (o.a. stikstoffen, fijnstof en roet) is minimaal. We schreven het al, GTL is ultra schoon.
Het bevat nagenoeg geen zwavel, waardoor voertuigen die op GTL rijden niet langer een nare lucht hebben hangen in en om het voertuig. Ook de verbranding van GTL is veel schoner. Dat betekent dat motorcomponenten zoals kleppen, injectoren en cilinders minder last hebben van vervuiling en minder verkolen. Gevolg: minder motorslijtage en een langere levensduur van uw wagenpark. Ander voordeel is dat GTL een hoge centaan-waarde kent. Die hoge waarde zegt iets over de gunstige bruikbaarheid van GTL. Zo geeft GTL een betere en voordeligere koud-start.

Al met al bieden we een schone brandstof die minder vervuiling, minder onderhoud, minder verbruik en langer plezier geeft van uw motor: een win-win-win-win-situatie.

Het proces om GTL te maken is intensiever dan dat van diesel en daardoor is de literprijs van GTL hoger.

De feiten op een rij
- GTL levert volgens chauffeurs minstens hetzelfde motorvermogen als gewone diesel
- GTL rekent af met de dieselstank in de cabine én buiten het voertuig
- GTL reduceert lokale uitstoot van stikstofoxiden (minus 8.9%) en zwaveloxiden (minus 74%) en draagt bij aan een schonere mobiliteit in steden en dorpen
- GTL heeft een schonere verbranding, wat een motorbesparende werking heeft
- GTL wordt geleverd via bestaande infrastructuur (geen extra investeringen)
- GTL kan gebruikt worden in nieuwe en oudere dieselmotoren



- GTL vermindert motorlawaai (3 dBA stiller) in combinatie met efficiënt rijgedrag
- GTL produceert minder fijnstof en roetstof (minus 20.7%)
- GTL vermindert het brandstofgebruik door betere verbranding (minus 3.6%)
- GTL vermindert de CO_2-uitstoot (minus 3.6%)
- GTL vermindert de verkoling van injectoren, klepstoters en cilinderwanden
- GTL is de ultra schone brandstof van de toekomst (maar wel verkrijgbaar!)
- GTL vermindert uw CO_2-footprint!

Waar is GTL verkrijgbaar (stand van zaken januari 2016)
Zie kaartje hierboven.

Bron: diverse internetsites

GTL



In Bokkepoot 221 beschrijft Simon de Waard zijn ervaringen met GTL (Gas To Liquid) als brandstof voor zijn oude motor. De ontwikkelingen op dit gebied gaan natuurlijk door en het gebruik ervan lijkt meer in de belangstelling te komen. De grote oliemaatschappijen doen veel onderzoek en houden de toepassingen uiteraard in de gaten. In het personeelsblad van Shell, ShellVenster verscheen in het januari nummer van 2016 een artikel over het gebruik van GTL in de binnenvaart. Het artikel is http://www.lvbhb.nl/wp-content/uploads/2016/01/Shell-GTL-201601001.pdf als pdf te downloaden (1 Mb).

Bron: LVBHB

Reactie Wim Valk op GTL verhaal Simon de Waard

Dit artikel is eerder gepubliceerd in de Bokkepoot.

Ik wil graag reageren op een stuk van Simon de Waard, waarin hij suggereert dat er sprake zou zijn van emissienormen voor motoren CCR1of CCR2.

Ik ben gepensioneerd surveyor van Register Holland en redelijk bekend met de materie. In het verhaal wordt de lezer ongerust gemaakt dat er voorschriften zouden zijn ten nadele van jullie oude motoren en de vervuiling die zij produceren. Maar volgens mij worden al jullie schepen voor het Certificaat van Onderzoek (CvO) gecertificeerd als pleziervaartuig, en daar is niks mis mee.

Er bestaan emissienormen in Bijlage 11 Hfst 8a van ROSR/2006-87EU. Maar die zijn niet van toepassing op pleziervaartuigen zoals in Bijlage 11 Hfst 21 (pleziervaart>20m) is te lezen. Je kunt er natuurlijk als milieubewuste vaargast wel eens verlegen mee zijn als je zo veel rook produceert, maar je kunt volgens mij gewoon doorvaren.

Zou de politiek/EU ooit besluiten om de regelgeving aan te passen en Bijlage 11 Hfst 8a alsnog van toepassing te verklaren voor schepen uit Bijlage 11 Hfst 21, dan kan dat volgens mij uitsluitend gaan gelden voor nog te plaatsen motoren. Voor motoren die al zijn geplaatst op het moment dat de wet in werking is getreden kan men altijd een beroep blijven doen op Art 8.

Je mag dus concluderen dat het ook nu nog is toegestaan om een oude dieselmotor te plaatsen in je schip langer dan 20 meter als dit een pleziervaartuig is.
Er zijn veel minder regeltjes dan die welke voor een nieuwbouw pleziervaartuig gelden volgens RL 94/25 EU, de pleziervaartuigenrichtlijn.

Het moet mij verder van het hart dat ik regelmatig mensen spreek met langer dan 20 meter schepen. Men ziet overal apen en beren, terwijl het verkrijgen van een CvO juist zeer eenvoudig is. Het enige begrip dat er uiteindelijk toe doet is 'klaarblijkelijk gevaar'. Dit betekent dat als een schip in 2008 veilig kon varen op het moment dat de regels van kracht werden, hetzelfde schip niet op de ingangsdatum ineens onveilig zou kunnen zijn. Er zijn dus geen nieuwe regels van toepassing, er is nu wel een certificaat met een bijlage van ongeveer tien kantjes waarop is aangegeven wat er op een schip allemaal wel of niet van toepassing is.

Wim Valk

Een coöperatief 2016 gewenst!

De Federatie Varend Erfgoed Nederland wenst al haar leden, schippers, behoudsorganisaties, musea, bestuurders, ambtenaren, erfgoedliefhebbers, wetenschappers, onderzoekers, sympathisanten en toeschouwers een heel goed en coöperatief jaar toe!

Het afgelopen jaar heeft ons laten zien dat samenwerking ons ver brengt: met een nieuwe naam en een nieuwe website heeft de FVEN zich gepresenteerd op de HISWA Klassiek en SAIL Amsterdam, waar we ons digitale Nationaal Register Varend Erfgoed aan de Minister van OCW hebben gepresenteerd. We hebben bijgedragen aan het eerste Nationaal Congres Mobiel Erfgoed en hebben succesvol gepleit voor betere bescherming van het varend erfgoed in de Erfgoedwet, de Woningwet en het Bouwbesluit. Samen met u allen werken we graag verder aan het behouden van de grootste collectie varend erfgoed ter wereld.

Wij hopen u allen in 2016 weer te mogen begroeten.
Op een goede samenwerking!

Bron: Scheepspost / FVEN

Register Varend Erfgoed Nederland

De laatste weken van 2015 zijn door de eigenaren van het Varend Erfgoed nog volop benut om de verlenging van de inschrijving voor het Register te regelen. Mede daardoor is de speciale actie, die de laatste 3 maanden van het jaar van toepassing was, een succes geworden.

Vanaf nu kijken we weer vooruit, eigenaren van de schepen, waarvan de inschrijvingen in 2016 zijn of gaan verlopen kunnen de verlengingspapieren insturen naar de schouwcommissie van hun organisatie en na beoordeling aldaar wordt de verlenging geregistreerd.

Daarnaast wordt in 2016 een begin gemaakt om te realiseren, dat ook de duizenden nog niet geregistreerde schepen van het Varend Erfgoed zich gaan aanmelden.
De eigenaren van die schepen kunnen daarover contact opnemen met de schouwcommissie van de organisatie waar ze lid van zijn en gezamenlijk kan dan aan de aanmeldingsprocedure worden gewerkt.

Nog geen lid van een organisatie? Dan is nu de periode om zich aan te melden, want de organisaties beoordelen de aanvragen, zij zijn daarvoor immers de deskundigen.
Op het bureau van de F.V.E.N. worden dan de aanmeldingen op wekelijkse basis verwerkt.

Bron: Scheepspost / FVEN

Middeleeuws koggeschip succesvol gelicht uit IJssel bij Kampen

Het 15e-eeuwse koggeschip in de IJssel bij Kampen is vandaag succesvol gelicht. Dit heeft Rijkswaterstaat vanmiddag bekend gemaakt. De lichting van het schip, waar sinds de ontdekking ervan in 2012 hard aan is gewerkt, is gevolgd door ruim 1000 belangstellenden en nationale en internationale media die bijeen kwamen bij de Koggewerf in Kampen.

Lichting van het koggeschip uit de IJssel bij Kampen.Wouter Waldus, projectleider en onderwaterarcheoloog namens de aannemerscombinatie Isalacogghe: "dat we de IJsselkogge in z'n geheel en in een





keer konden lichten, is een fantastische prestatie van het hele team. Het wrak kan een symbool worden van onze rijke maritieme geschiedenis en ik verwacht dat veel mensen, jong en oud, zich zullen verwonderen en gaan genieten van het fascinerende verhaal van dit schip uit de Hanzetijd".

Ben Broens, van Rijkswaterstaat: "Ik ben zeer trots dat het Rijkswaterstaat is gelukt de kogge op een zorgvuldige manier te lichten. Deze operatie had heel veel om het lijf en is bijna net zo indrukwekkend als het koggeschip zelf.
De lichting van het 20 meter lange schip was complex, midden in de rivier, dichtbij de vaargeul. Ook omdat drie specialismen samen moesten komen: archeologisch onderzoek, duiken en bergen." Het koggeschip werd in 2012 ontdekt bij rivierverruimingswerkzaamheden van Rijkswaterstaat aan de IJssel bij Kampen. Zou het schip in de IJssel blijven liggen, dan zou dat de doorstroming te veel beperken en de scheepvaartveiligheid negatief kunnen beïnvloeden.
Het schip gaat dinsdag 17 februari 2016 over water op transport naar Batavialand in Lelystad, waar onderzocht wordt of het geconserveerd kan worden. Naast het NieuwLand Erfgoedcentrum aan de Oostvaardersdijk is speciaal hiervoor een conserveringsstation met een natte en een droge ruimte gebouwd. Het schip wordt op woensdag 18 februari het gebouw binnen gehesen en met een sprinklerinstallatie direct weer nat gehouden.

Allereerst wordt onderzocht of de staat van de IJsselkogge zodanig is dat deze - voorzichtig- kan worden gedroogd.

Rijkswaterstaat en de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed zullen hierover gezamenlijk een besluit nemen.



Dit onderzoek, uitgevoerd door Stichting Batavialand, duurt tot juni 2016. Conservering duurt vervolgens zo'n drie jaar. Het publiek kan de werkzaamheden in Lelystad volgen.
Het onderzoek en de lichting van de scheepswrakken is uitgevoerd in opdracht van Rijkswaterstaat door een multidisciplinair team van archeologen, duiktechnici en bergingsspecialisten, gebundeld in de Combinatie Isalacogghe.

Bron: Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed

IJsselkogge voor conservering aangekomen in Lelystad

Het 15de-eeuwse koggeschip dat vorige week succesvol gelicht is uit de IJssel is vandaag geplaatst in het tijdelijke conserveringsstation van Batavialand in Lelystad.
Na de indrukwekkende en succesvolle lichting bij Kampen is de IJsselkogge donderdag over water getransporteerd naar Lelystad. Donderdagavond is het wrak daar aangekomen. Vanmorgen is de kogge met kanonschoten en onder toeziend oog van burgemeester Koelewijn van Kampen en burgemeester Horselenberg van Lelystad welkom geheten in Flevoland.

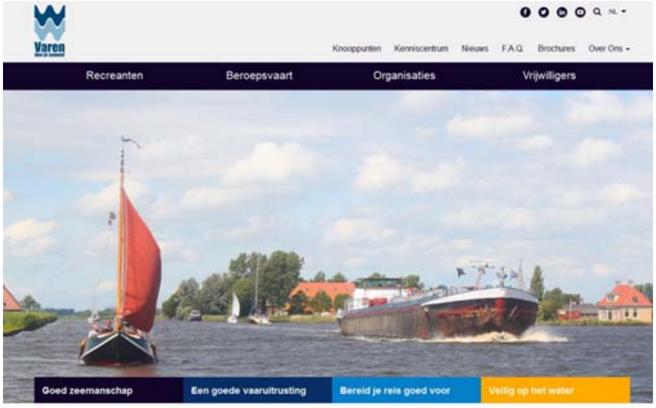
<u>Conservering</u>
De IJsselkogge is gearriveerd in het conserveringsstationHet frame met de IJsselkogge is op een mammoettrailer het conserveringsstation ingereden, waar de komende periode het onderzoek plaatsvindt.
Allereerst wordt onderzocht of de staat van de IJsselkogge zodanig is dat deze voorzichtig kan worden gedroogd. Namens Stichting Batavialand zal de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed samen met Rijkswaterstaat hierover een besluit nemen. Het onderzoek duurt tot juni 2016; de conservering zal drie jaar in beslag nemen.

<u>Kogge te zien</u>
Vanaf 1 april wordt een beperkt aantal tours georganiseerd. Op termijn zal het conserveren van de IJsselkogge ter plekke te volgen zijn via een nog te bouwen publiekssluis.

<u>Samenwerkende organisaties</u>
Het onderzoek en de lichting van de IJsselkogge is uitgevoerd in opdracht van Rijkswaterstaat door een multidisciplinair team van archeologen, duiktechnici en bergingsspecialisten, gebundeld in de Combinatie Isalacogghe. Het conserveringsonderzoek en de conservering worden gedaan door Stichting Batavialand, een samenwerking tussen Bataviawerf, Nieuw Land Erfgoedcentrum en de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed.
Bron: Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed

Nieuwe website Varen doe je samen bundelt alle voorlichting over veilig varen

'Varen doe je Samen!' heeft haar website geheel vernieuwd. Varendoejesamen.nl brengt alle veiligheidsvoorlichting bij elkaar die de partners vanuit hun eigen taken en rol aan waterrecreanten en beroepsvaarders verstrekken. De nieuwe online- en interactieve communicatie via de site helpt de partners om nog meer recreanten en beroepsschippers te bereiken en hen te stimuleren tot veiliger vaargedrag.



Varen doe je Samen!

Het continu bevorderen van veiligheid op en rond het water is een belangrijk onderwerp. In Nederland zijn 1,5 miljoen watersporters, met 500.000 recreatievaartuigen, en 7.000 beroepsschepen actief op circa 10.000 km aan vaarwegen. Op ruim 100 knooppunten is extra aandacht vereist voor het elkaar veilig passeren. Meer veiligheidsbewustwording van vaarweggebruikers, door kennis en kunde, en daaruit voortvloeiend veilig vaargedrag, is het centrale doel van 'Varen doe je Samen!'.

Beginnende en meer ervaren watersporters, kinderen, snelvaarders, beroepsschippers en anderen vinden op varendoejesamen.nl alles over een goede vaaruitrusting, hoe je je vaartocht kunt voorbereiden, en veiligheid aan boord en op het water. Om te leren en om kennis op te frissen.
De knooppunten en actuele vaarweginformatie zijn helder gepresenteerd, aansluitend aan bestaande waterkaarten, de 'Varen doe je Samen' app en social media. De site helpt watersportverenigingen, jachthavens, vaarwegbeheerders en andere betrokkenen bij hun eigen voorlichtingsactiviteiten.
Cees Loggen, gedeputeerde Waterrecreatie van de provincie Noord-Holland, heeft de nieuwe website gelanceerd op de openingsdag van de HISWA Amsterdam Boat Show:
"We willen dat alle vaarweggebruikers veiligheid als een normaal onderdeel beschouwen van hun vaarplezier en van het werken aan boord van een schip, want veilig varen doen we samen! De nieuwe interactieve website helpt hen met informatie, checklists en tips. Alles is gemakkelijk vindbaar en uitnodigend gepresenteerd. De site biedt ons en de andere partners van 'Varen doe je Samen!' een interactief instrument om onze informatievoorziening continu te optimaliseren."

'Varen doe je Samen!' heeft tot doel de veiligheid op en rond het water tussen recreatie- en beroepsvaart en recreatievaart onderling te verbeteren.
In 'Varen doe je Samen!' werken samen:
ANWB, Havenbedrijf Amsterdam N.V., Havenbedrijf Rotterdam N.V., HISWA Vereniging, Koninklijke BLN-Schuttevaer, KNRM, Rijkswaterstaat, Platform Waterrecreatie, de provincies Noord-Holland, Zuid-Holland, Friesland, Groningen, Overijssel, Drenthe, Flevoland, Utrecht, Reddingsbrigade Nederland, Sportvisserij Nederland, Stichting Waterrecreatie Nederland, Unie van Waterschappen, Watersportverbond.
Zie www.varendoejesamen.nl
Bron: Varen doe je samen

Gratis het laatste scheepsnieuws in uw mailbox?

De Federatie Varend Erfgoed Nederland (FVEN) hecht er aan dat het laatste nieuws de leden zo snel mogelijk bereikt en dat is nu mogelijk.

Houdt u van uw schip en wilt u zeker weten dat u op de hoogte bent van alles wat er speelt rond subsidies, wetgeving, evenementen, maar ook over het onderhoud of bedreigingen? Abonneer u nu gratis op de Scheepspost, een wekelijkse digitale nieuwsbrief.

Schipper Wouter van Dusseldorp, eigenaar van de Egberdina (anno 1882), stelt de Scheepspost wekelijks samen. Wouter is gewend het nieuws in de wereld van de historische schepen bij te houden want hij maakt al 14 jaar de Zeepost, een digitale nieuwsbrief speciaal voor de chartervaart. Deze nieuwsbrief telt inmiddels 1.100 lezers enthousiaste abonnees.

Blijf op de hoogte van het laatste nieuws en meld u eenvoudig aan via http://www.scheepspost.info/.

Bron: LVBHB

Nieuwe editie van de Classic Zeiler verschenen

De nieuwe editie van het gratis online magazine de Classic Zeiler is verschenen. In dit nummer onder andere: Stormvogel's 2e Take Off, Buchanan's Wild Duck, Watersport rondom Sicilië, Antigua Classic Yacht Regatta, Sailing Totem over downwind zeilen, 40 jaar varen met een Westerdijk zeeschouw.



Alle e-magazines zijn te downloaden via http://www.oldsaltwatersport.nl/.
Nu ook beschikbaar de internationale editie 'the CLASSIC Sailor' voor Engels lezenden.

Bron: Vaarwijzer

Huisvuil enquête nog tot 25 maart 2016

Eind 2013 is door Rijkswaterstaat een abonnementen-systeem ingevoerd voor de afgifte van niet-oliehoudend klein gevaarlijk afval (KGA) en restafval (bedrijfsafval, huishoudelijk afval, glas, papier, enz.). Dit afval wordt in de enquête scheepsafval Deel C genoemd.

Dit systeem wordt momenteel geëvalueerd door de Rebel Group in opdracht van het ministerie van Infrastructuur en Milieu. Deze enquête is onderdeel van de evaluatie.

Waarom is het nuttig om deze vragenlijst in te vullen?
Een van de hoofdvragen in het onderzoek is of de binnenvaart haar scheepsafval Deel C (niet-oliehoudend KGA en restafval) op dit moment voldoende en tegen een redelijk tarief kwijt kan. Door de vragenlijst in te vullen, kunnen we uw ervaring en mening meenemen in het onderzoek.

De vragenlijst invullen, kost u ongeveer 10 minuten.
De deelname aan het onderzoek is anoniem en de ingevulde antwoorden zullen alleen voor dit onderzoek gebruikt worden. Hartelijk dank voor uw medewerking.

NB. De enquête is bedoeld voor abonnementhouders en niet abonnementhouders. De enquête is niet bedoeld voor passagiersschepen.

Bron: Internet

Gezocht vrijwilliger enquête maker

De overgangsperiode voor het certificaat van onderzoek loopt op 30 december 2018 af. Tot die tijd kunnen schippers van een pleziervaartuig een CvO aanvragen op basis van "klaarblijkelijk gevaar" en behoeven de pleziervaartuigen niet aan alle technische eisen voor pleziervaartuigen te voldoen. Vanaf 2019 moeten bestaande pleziervaartuigen, waar voor die tijd geen CvO is aangevraagd, aan alle technische eisen te voldoen.
Varen zonder geldig CvO na 1 januari 2019 is niet toegestaan. Toch zijn nog maar weinig pleziervaartuigen voorzien van een certificaat. Wat zijn de beweegredenen om nog geen keuring aan te vragen? Waarom stellen eigenaren het uit? Welke beren zien ze op hun weg?
Of weten de eigenaren het simpelweg niet? Hoe bereiken we de eigenaren van de varende pleziervaartuigen, ook al zijn ze geen lid van een bij de FVEN aangesloten organisatie? Welke bladen en nieuwsbrieven lezen ze?
Dit zijn enkele vragen die mij leven. Wil je hier over meedenken en heb je ervaring in het opstellen en uitwerken in een enquête, kun je een digitale enquête samenstellen en de uitkomsten daarvan verwerken? Dan ben ik op zoek naar jou! Neem contact op via bds@xs4all.nl. (JB)